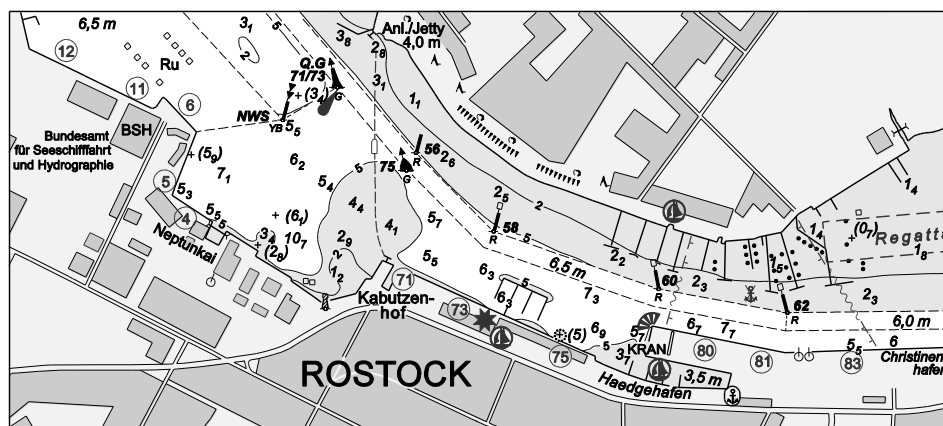


BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

## Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

09. April 2021 · 152. Jahrgang  
*09 April 2021 · Volume 152*



Nfs 14/2021

**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen**

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“.

**Übersetzungen**

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

**Freiwillige Mitarbeit**

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Neptunallee 5, 18057 Rostock  
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/*operator*)  
Telefax +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (Vermittlung/*operator*)  
E-Mail/*E-mail* nfs@bsh.de  
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

Verbindlicher Endpreis Monatsabonnement € 12,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 4,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Hamburg und Rostock 2021  
www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444  
Digital 1437-4048

**Charts, Lists of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately**

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sector limits of lights from seaward.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Additional abbreviations and explanations are provided in the enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.

**Translations**

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

**Voluntary cooperation**

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

*The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.*

*Fixed price per month € 12.50 incl. VAT, single issue € 4.00 incl. VAT (plus postage)*

*(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)*

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2021  
www.bsh.de

ISSN-Nr. Print 0027-7444  
Digital 1437-4048

**P- und T-Berichtigungen/P and T corrections**

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2019 bis zum Heft 13/2021

*According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2019 to issue 13/2021*

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: 2660

**Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts****Nordsee/North Sea**

1610

**Ostsee/Baltic Sea**

35	36	37	1672	2660
----	----	----	------	------

**Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications**

keine/*nil*

**Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications**

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung der Konsolidierten Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of the Consolidated guidance for port reception facility providers and users
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 02/21 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation Report No. 02/21 issued

**Beilagen/Enclosures**

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung der Konsolidierten Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of the Consolidated guidance for port reception facility providers and users

**P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*****Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 09. April 2021***P and T Corrections in force***  
*dated 09 April 2021*Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2019 bis zum Heft 13/2021*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2019 to issue 13/2021*

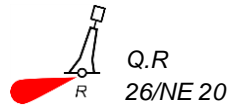
Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T 33	2021: 08	T 1220	2020: 08
T 43	2021: 06	T 1240	2020: 08
T 87	2021: 12	T 1310	2020: 17
T 151	2020: 04, 52–53 2021: 01	T 1514	2020: 18 2021: 01, 07, 11
T 162	2019: 01	T 1515	2021: 01
T 1100	2021: 12	T 1518	2021: 01
		T 2180	2021: 08

**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea**

★ 1610

Letzte NfS:

12/21

Ersetze  
*Replace***S-lich Gelbsand**durch  
by

53° 56,93' N 008° 39,11' E

(WSA Elbe-Nordsee 6/21) 14/21

**Ostsee/Baltic Sea**

★ 35

**NO-lich Steinriff**Letzte NfS:  
40/20Ersetze  
*Replace*durch  
*by*

54° 01,511' N 010° 56,673' E

(WSA Ostsee 111/21) 14/21

★ 36

**NO-lich Steinriff**INT 1352  
Letzte NfS:  
13/21Ersetze  
*Replace*durch  
*by*

54° 01,51' N 010° 56,67' E

(WSA Ostsee 111/21) 14/21

★ 37

**NO-lich Steinriff**INT 1356  
Letzte NfS:  
40/20Ersetze  
*Replace*durch  
*by*

54° 01,51' N 010° 56,67' E

(WSA Ostsee 111/21) 14/21

★ 1672

**Schmarl**INT 1355  
Letzte NfS:  
24/20Trage ein  
*Insert*

zwischen

*between* 54° 08,459' N 012° 05,197' E

54° 08,483' N 012° 05,311' E

54° 08,465' N 012° 05,526' E

54° 08,298' N 012° 05,531' E

54° 08,298' N 012° 05,325' E

Bauarbeiten/Works in progress  
*in dem Gebiet*  
*in the area*

(WSA Ostsee 113/21) 14/21

★ 2660      **OWP Wikinger, OWP Arkona-Becken Südost**

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/21) 14/21





**Beilagen/*Enclosures***

**DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung der Konsolidierten Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen**

***DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of the Consolidated guidance for port reception facility providers and users***

(VkBl. 4/51/21) 14/21



**Teil 2/Part 2**

**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)  
(*Valid till next edition*)

keine/*nil*



### Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

- ★ **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung der Konsolidierten Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen**

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat das Rundschreiben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1, „Konsolidierte Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung wurde im Verkehrsblatt vom 27. Februar 2021 veröffentlicht und ist in deutscher Sprache als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

- ★ **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of the Consolidated guidance for port reception facility providers and users**

*The BG Verkehr (German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication) has published the circular MEPC.1/Circ. 834/Rev.1, “Consolidated guidance for port reception facility providers and users” of the Marine Environment Protection Committee. The Notification has been published in the “Verkehrsblatt” (Gazette of the Federal Ministry of Transport) of 27 February 2021 and is included as an insert in German language in the centre of this issue.*

(VkBli. 4/51/21) 14/21

- ★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 02/21 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 06/2021)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 23. März 2021 der summarische Untersuchungsbericht 415/19 über den Leinenunfall des Chemikaliertankers THEMSESTERN, der sich am 30. November 2019 in der Südkammer der Neuen Schleuse des NOK in Kiel-Holtenau ereignet hatte, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

#### **Weniger schwerer Seeunfall – Leinenunfall in der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau**

Am 30. November 2019 brach gegen 09:36 Uhr in der Südkammer der so genannten „Neuen Schleuse“ des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) in Kiel-Holtenau die Vorleine des in Madeira/Portugal registrierten Chemikaliertankers THEMSESTERN.

An Bord des Schiffes wurden gerade die letzten Vorbereitungen dafür getroffen, die Schleusenkammer in Richtung NOK zu verlassen, als es zu dem Leinenbruch kam. Das „landseitige“ Leinenende der noch auf dem Poller liegenden und unter Spannung stehenden Vorleine schnellte zurück, schlug mit großer Wucht gegen mehrere Fensterscheiben eines auf der Schleusenmittelmauer befindlichen Betriebsgebäudes und brachte diese zum Teil zum Bersten. Ein Festmacher, der gerade im Türbereich des Gebäudes stand, wurde von der Leine am Bein getroffen und leicht verletzt. Zwei weitere Festmacher, die sich in einem Pausenraum innerhalb des Gebäudes aufhielten, wurden von Glassplittern der zerstörten Fensterscheiben getroffen, dadurch aber zum Glück nur sehr leicht verletzt. An Bord der THEMSESTERN gab es keine Personen- oder Sachschäden.

- ★ **DE. BSU. Investigation Report No. 02/21 issued**

(Last report see NfS issue 06/2021)

*The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Summary Investigation Report 415/19 on 23 March 2021. The report deals with the line accident of the chemical tanker THEMSESTERN in the southern chamber of the NOK’s new lock in Kiel Holtenau on 30 November 2019. The report is available for download at*

<https://www.bsu-bund.de/EN/News>

#### **Less serious marine casualty – line accident in the NOK-lock Kiel-Holtenau**

*At about 0936 on 30 November 2019, the head line of the THEMSESTERN, a chemical tanker registered in Madeira/Portugal, failed in the southern chamber of the NOK’s new lock in Kiel-Holtenau.*

*On board the ship, final preparations were made to leave the lock chamber for the NOK, when the line failed. The end of the head line that was ashore and still attached to the bollard, was under tension, shot back and struck several window panes of a service building on the locks middle wall with great force and shattered some of them. A linesman who stood in the doorway, was struck on the leg by the line and slightly injured. Two further linesmen who were in a rest area in the building, were struck by shattered glass of the destroyed window panes. Fortunately, they only sustained minor injuries. Nobody came to harm on board the THEMSESTERN and not material damage occurred.*

Die Ursache für den Bruch der Vorleine der THEMSESTERN konnte nicht aufgeklärt werden. Denkbar ist, dass die fragliche Leine (äußerlich unsichtbare) Vorschäden aufwies. Denkbar ist aber auch, dass auf der vorderen Manöverstation anlässlich der Vorbereitungen des Ablegemanövers ein Fehler beim Bedienen der maßgeblichen Winde gemacht, die Leine also irrtümlich gehievt und nicht gefiert wurde. Auch eine kräftige Windböe und/oder das Kielwasser eines Schleppers, der kurz vor dem Ereignis an dem Tanker vorbeigefahren war, um die Schleusenkammer zu verlassen, können als kumulative Unfallfaktoren nicht gänzlich ausgeschlossen werden, scheiden aber aus Sicht der BSU als primäre Unfallursache höchstwahrscheinlich aus.

Der Schwerpunkt der Untersuchung lag demgemäß für die BSU in der Betrachtung der Arbeitsschutzmaßnahmen seitens der für den sicheren NOK-Schleusenbetrieb verantwortlichen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Hierbei wurde deutlich, dass den von brechenden Leinen ausgehenden Gefahren in den Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel durch vielfältige regulatorische und technische Aktivitäten bereits seit Jahren breite Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Durch den Einbau bruchssicherer Glases in die Gebäude auf der Schleusenmittelmauer der Neuen Schleuse in Kiel-Holtenau (und damit dem Beispiel der Schleusanlage in Brunsbüttel folgend) wurde im Laufe der Untersuchung als Konsequenz aus dem Unfallgeschehen eine noch vorhandene Lücke im Sicherheitskonzept geschlossen.

Die Veröffentlichung eines summarischen Untersuchungsberichtes über den Leinenunfall der THEMSESTERN hält die BSU trotz der sehr glimpflichen Unfallfolgen für angezeigt. Der Bericht soll dazu dienen, einmal mehr auf die systemimmanenten Gefahren von Festmacherleinen aufmerksam zu machen. Zwar handelt es sich hierbei um einen Risikofaktor, der zumindest in Seefahrtkreisen und auch beim landseitigen Personal in Häfen und Schleusen durchaus bekannt ist. Aber die Tatsache, dass Leinenbrüche – aus welchen konkreten Gründen auch immer – jederzeit urplötzlich passieren und mit schwerwiegenden Konsequenzen für Leib und Leben verbunden sein können, gebietet es geradezu, für dieses Unfallrisiko immer wieder aufs Neue zu sensibilisieren.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera  
Direktor

*The cause of the failure of the head line could not be clarified. It is conceivable that the relevant head line had already been damaged before (not visible on the surface). It is also conceivable that an error was made when operating the relevant winch in the course of the preparations made for the casting off manoeuvre, e.g. accidentally heaving the line instead of lowering. A strong gust of wind and/or the wake of a tug, having passed the tanker shortly before the incident occurred, in order to leave the lock chamber, cannot be ruled out completely as cumulative accident factors. However, the BSU considers it to be unlikely that this was the primary cause of the accident.*

*Accordingly, the BSU investigation focused on the occupational safety measures taken by the Federal Waterways and Shipping Administration responsible for the safe operation of the NOK-locks. In this connection, it became clear that the risks posed by failing lines in the locks of Kiel-Holtenau and Brunsbüttel have already been in the focus of attention by a wide range of regulatory and technical activities.*

*As a consequence of the accident, a remaining safety gap in the safety conception was closed in the course of the accident by installing shatterproof glass in the building on the lock's middle wall of the new lock in Kiel-Holtenau (following the example of Brunsbüttel).*

*The BSU does consider it appropriate to publish a Summary Investigation Report about the line failure of the THEMSESTERN despite the mildly consequences of the accident. The report should serve the purpose of drawing attention to the risks associated with mooring lines inherent in the system once again. Indeed, it concerns a risk factor a least known maritime shipping and with the personnel in ports and locks. However, the fact that line failures – for whatever reasons – can suddenly occur at any time and entail serious consequences for life and limb, demands to sensitize for this accident risk once more.*

*All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at*

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

*Ulf Kaspera  
Director*

(BSU 02/21) 14/21



**2119**

**0027-7444**



**HALTET DIE MEERE SAUBER  
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**



Nr. 51 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1, „Konsolidierte Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 03. Februar 2021  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1, „Konsolidierte Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafen-Auffanganlagen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation  
– Dienststelle Schiffssicherheit –  
i. A.  
K. Krüger  
Dienststellenleiter

**MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1**  
vom 1. März 2018

**Konsolidierte Leitlinien 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 Ausschuss) nach Erhalt wertvoller Beiträge des Industry Port Reception Facilities Forums während seiner fünfundfünfzigsten Tagung (Oktober 2006) den Aktionsplan zum Vorgehen gegen nicht ausreichende Hafenauffanganlagen angenommen und den Unterausschuss „Flag State Implementation“ (FSI) aufgefordert, die Arbeitspunkte des Plans zu entwickeln.

- 2 Der Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen wurde als ein Arbeitspunkt des Aktionsplans als praktische Nutzeranleitung für Schiffsbesatzungen entwickelt, die MARPOL-Abfälle/-Rückstände an Land abgeben möchten, sowie für Betreiber von Hafenauffanganlagen, die termingerechte und effiziente Hafenauffangdienste für Schiffe erbringen möchten.
- 3 Der Ausschuss hat während seiner neunundfünfzigsten Tagung (Juli 2009) den *Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen* geprüft und angenommen (MEPC.1/Circ.671).
- 4 Der Ausschuss hat während seiner fünfundsechzigsten Tagung (Mai 2013) der vom Unterausschuss FSI während seiner einundzwanzigsten Tagung (März 2013) gemachten Empfehlung zugestimmt, das MEPC.1/Circ.671 zu überarbeiten einschließlich der notwendigen Folgeänderungen nach dem Inkrafttreten der revidierten Anlage V von MARPOL am 1. Januar 2013, der Bestimmung der Ostsee als Sondergebiet nach Anlage IV von MARPOL und der Bestimmung der Emissions-Überwachungsgebiete des nordamerikanischen Gebietes und des karibischen Seegebietes der Vereinigten Staaten nach Anlage VI von MARPOL.
- 5 Der Ausschuss hat während seiner sechsendsechzigsten Tagung (April 2014) die *Consolidated guidance for port reception facility providers and users* (MEPC.1/Circ.834) angenommen, in dem der *Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen* (MEPC.1/Circ.671/Rev.1) und vier andere Rundschreiben im Zusammenhang mit Hafenauffanganlagen (MEPC.1/Circ.469/Rev.2, MEPC.1/Circ.644/Rev.1, MEPC.1/Circ.645/Rev.1 und MEPC.1/Circ.470/Rev.1) in einem einzigen Dokument zusammenfasst wurden.
- 6 Der Ausschuss hat während seiner siebzigsten Tagung (November 2016) nach Annahme der Entschließung MEPC.277(70) mit Änderungen zur Anlage V von MARPOL, in denen eine neue Zuordnung von Müll eingeführt wird, vereinbart, die Konsolidierten Leitlinien zu überarbeiten, und hat das Sekretariat gebeten, die Überarbeitung nach Inkrafttreten der Änderungen am 1. März 2018 herauszugeben. Die überarbeiteten Konsolidierten Leitlinien sind in der Anlage wiedergegeben.
- 7 Die Regierungen der Mitgliedstaaten und Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens sind aufgefordert, die überarbeiteten Konsolidierten Leitlinien allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen. Insbesondere

sind Hafenstaaten aufgefordert, die Leitlinien den Hafenauffanganlagen zur Verfügung zu stellen, und Flaggenstaaten sind aufgefordert, die Leitlinien den Schiffseignern und Schiffskapitänen zur Verfügung zu stellen. Eine elektronische Kopie kann von der GISIS-Webseite der Organisation heruntergeladen werden\*.

## Anlage

### Konsolidierte Leitlinien für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen

#### Inhaltsverzeichnis

##### Einleitung

In diesen Leitlinien verwendete Begriffe

##### Aufbau der Leitlinien

Unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung

Pflichten von Schiffen und Hafenbetreibern

Sondergebiete und Emissions-Überwachungsgebiete

Bewährte Verfahrensweisen für Schiffskapitäne, Schiffseigner und Schiffsbetreiber

Erwägungen vor der Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an Land Logistische und gewerbliche Maßnahmen

Verringerung und Behandlung von Schiffsabfällen/-rückständen Kommunikation und vorherige Anmeldung

Erwägungen bei der Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen

Bewährte Verfahrensweisen für Betreiber von Hafenauffanganlagen

Kommunikation Verfahrensweisen in Hafenauffanganlagen

Quellen für zusätzliche Informationen

##### Anhang 1

Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen

##### Anhang 2

Standardformat für das Anmeldeformular für die Abfallabgabe in Hafenauffanganlagen

##### Anhang 3

Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung

##### Anhang 4

Meldepflichten zu Abfallauffanganlagen

\* <http://gisis.imo.org> (Auf „Port Reception Facilities“ klicken, aber beachten, dass sich neue Nutzer zunächst registrieren müssen.)

## Einleitung

- 1 Die Nutzung und Bereitstellung von Hafenauffanganlagen (Port Reception Facilities – PRFs) ist für den Gesamterfolg des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch die Protokolle von 1978 und 1997 geänderten Fassung (MARPOL) 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 Vertragsstaaten und der Wirtschaft haben zu Verbesserungen bei der Verfügbarkeit und Angemessenheit der PRFs geführt.
- 2 Aktuelle Arbeiten der Organisation weisen jedoch darauf hin, dass es immer noch Hindernisse gibt, die einer effizienten Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an Land entgegenstehen. Als eines dieser Hindernisse wurde das Fehlen eindeutiger, leicht nutzbarer Leitlinien ausgemacht, in denen dargestellt wird, wie die Schifffahrtsunternehmen und die Betreiber von Hafenauffanganlagen ihre Tätigkeiten am besten durchführen können, um die Vorschriften von MARPOL einzuhalten und die effiziente und umweltverträgliche Entsorgung von MARPOL-Abfällen/-Rückständen zu erleichtern.
- 3 Diese Konsolidierten Leitlinien sind dafür vorgesehen, als praktische Nutzeranleitung für Schiffsbesatzungen zu dienen, die MARPOL-Abfälle/-Rückstände an Land abgeben möchten, und für Betreiber von Hafenauffanganlagen, die Schiffen termingerechte, effiziente Hafenauffangdienste bieten möchten. Die Leitlinien bieten 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-Abfällen/-Rückständen auf umweltfreundliche Weise unter gebührender Berücksichtigung der Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter und der Bevölkerung erfolgt. Die Leitlinien beruhen auf den grundlegenden Anforderungen, die in MARPOL festgelegt sind, und den Leitlinien, die im Handbuch *Port Reception Facilities – How to do it* (2016) (das Handbuch) der Organisation und in den *Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities* (Entscheidung MEPC.83(44)) enthalten sind. Aufbauend auf dem Handbuch und den Richtlinien stellt dieser Leitfaden dar, wie moderne Umweltverwaltungssysteme und -verfahren zur Verbesserung der Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an Land beitragen können. Die von der Organisation empfohlenen Verfahren schließen Mitteilungs- und Berichtsverfahren sowie die Nutzung von standardisierten Mustern ein.
- 4 Diese Leitlinien sind nicht dafür vorgesehen, Behörden und Regierungen von Vertragsparteien, die Auffanganlagen nach MARPOL einrichten möchten, Orientierungshilfe zu bieten. Für diesen Zweck wird auf das Handbuch *Port Reception Facilities – How to do it* (2016) und die *Guidelines for ensuring the ade-*

*quacy of port waste reception facilities*, wie oben genannt und von der IMO veröffentlicht, verwiesen.

## In diesen Leitlinien verwendete Begriffe

- 5 Diese Leitlinien sind mit dem Ziel verfasst worden, Schiffseigner/-betreiber und PRF-Betreiber in die Lage zu versetzen, das MARPOL-Übereinkommen einzuhalten. Aus diesem Grund wird, wo immer möglich, eine allgemein verständliche Sprache verwendet. Es ist jedoch wichtig, dass die in diesen Leitlinien verwendeten Begriffe einheitlich und im entsprechenden Zusammenhang ausgelegt werden. Die folgenden Begriffsbestimmungen legen einige Grundbegriffe im Zusammenhang mit diesen Leitlinien fest. Für umfassende rechtliche Definitionen, Anwendbarkeit und Ausnahmen wird unmittelbar auf MARPOL und seine Anlagen verwiesen.
- 6 Der Ausdruck „Angemessenheit“ in Sinne der Anlagen von MARPOL bedeutet, dass die PRFs den Erfordernissen der Schiffe, welche 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 *Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities* (Entscheidung MEPC.83(44)) oder in Abschnitt 2.3.1 des Handbuchs *Port Reception Facilities – How to do it* (2016). In Abschnitt 3.2 der Richtlinien heißt es ferner, dass „diejenigen Anlagen als „ausreichend“ angesehen werden können, die folgende Bedingungen erfüllen: Sie werden von Seefahrern benutzt; sie genügen vollständig den Erfordernissen der Schiffe, die sie regelmäßig benutzen; sie wirken nicht abschreckend auf die Seefahrer, die sie benutzen; und sie tragen zur Verbesserung der Meeresumwelt bei.“ Darüber hinaus legt Abschnitt 3.3 der Richtlinien fest, dass die Anlagen „... es ermöglichen [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 diesen Richtlinien beziehen sich die Begriffe „Einleiten“/„Einbringen“/„Entladen“/„Abgeben“ im Allgemeinen auf die entsprechenden in MARPOL geregelten Vorgänge.
- 8 Der Ausdruck „Müll“, wie er in der Anlage V von MARPOL bestimmt ist, umfasst alle Arten von Lebensmittelabfällen, Haushaltsabfällen und Betriebsabfällen, sämtliche Kunststoffe, Ladungsrückstände, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Fanggerät und Tierkörper, soweit diese Stoffe und Gegenstände

\* Anmerkung zur Übersetzung: Im englischen Text der Leitlinien 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 an Hafenauffanganlagen an Land.

beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallen und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigen sind; hiervon ausgenommen sind Stoffe und Gegenstände, die in anderen Anlagen dieses Übereinkommens definiert oder aufgeführt sind. Unter Müll fallen nicht Frischfisch und Teile davon, die durch Fischfang während der Reise oder durch Aquakulturtätigkeiten anfallen, wobei die Aquakulturtätigkeiten auch den Transport von Fischen oder Schalentieren zum Aussetzen in den Aquakulturanlagen und den Transport von aus diesen Anlagen entnommenen Fischen oder Schalentieren zur weiteren Verarbeitung an Land umfassen.

- 9 Der Ausdruck „MARPOL-Abfälle/-Rückstände“ wird in diesen Richtlinien verwendet, um auf alle Abfälle zu verweisen, die an Bord von Schiffen während des normalen Betriebs und während Ladungsvorgängen insgesamt anfallen und im MARPOL-Übereinkommen geregelt sind, einschließlich der Folgenden:
- .1 Anlage I von MARPOL: ölhaltiges Bilgenwasser, ölhaltige Rückstände (Ölschlamm), ölhaltiges Tankwaschwasser (Slop), schmutziges Ballastwasser sowie Ablagerungen und Schlamm vom Tankreinigen;
  - .2 Anlage II von MARPOL: Ladungsrückstände, die schädliche flüssige Stoffe (noxious liquid substances – NLS) im Sinne von MARPOL Anlage II enthalten, oder Ballastwasser, Tankwaschwasser oder anderen Gemischen, die solche Stoffe enthalten;
  - .3 Anlage IV von MARPOL: Abwasser;
  - .4 Anlage V von MARPOL: Müll im Sinne von Anlage V von MARPOL (siehe Absatz 8), einschließlich Kunststoff, Lebensmittelabfälle, Haushaltsabfälle, Speiseöl, Asche aus Verbrennungsanlagen, Betriebsabfälle, Tierkörper, Fanggerät, Elektroabfälle, nicht für die Meeresumwelt schädliche Ladungsrückstände (not harmful to the marine environment – non-HME), und für die Meeresumwelt schädliche Ladungsrückstände (harmful to the marine environment – HME); und
  - .5 Anlage VI von MARPOL: Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten, sowie Rückstände aus der Abgasreinigung.

#### Anmerkung:

Obwohl einige der in Anlage I und II aufgeführten Rückstände eigentlich 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 worden. Anlage V von MARPOL bezeichnet Ladungsrückstände als „die nicht unter andere Anlagen dieses Übereinkommens fallenden Überreste von Ladung, die nach dem Be- oder Entladen in nassem oder trockenem Zustand oder im Waschwasser an Deck oder in Laderäumen zurückbleiben, einschließlich beim Be- und Entladen übergelaufener oder verschütteter Stoffe; nicht eingeschlossen sind Ladungstaub, der nach

dem Fegen an Deck zurückbleibt, und Staub auf den Außenflächen des Schiffes“. In Zusammenhang mit Anlage V bezeichnet „Ladungsrückstände“ die Ladungsrückstände, die nicht Anlage I oder II unterliegen (d. h. Rückstände von Trockenladungen/Massengütern). Für umfassende Begriffsbestimmungen und Ausnahmen wird auf die entsprechenden Anlagen von MARPOL verwiesen.

Soweit nicht anderweitig bestimmt, sind mit den Ausdrücken „Abfall“ und „Rückstand“ in diesen Leitlinien „MARPOL-Abfall“ und „MARPOL-Rückstände“ gemeint, d. h. Abfälle, die an Bord von Schiffen anfallen und MARPOL unterliegen.

- 10 Der Ausdruck „Quarantäneabfall“ bezeichnet Abfall, der aufgrund seines Potentials, Krankheiten oder Pflanzen- oder Tierschädlinge zu verbreiten, eine Trennung und Sonderbehandlung erforderlich macht.
- 11 Der Ausdruck „Auffanganlage“ bezeichnet eine feststehende, schwimmende oder bewegliche Einrichtung, die geeignet ist, MARPOL-Abfälle/-Rückstände von Schiffen aufzunehmen und für diesen Zweck eingerichtet ist.

#### Aufbau der Leitlinien

- 12 Diese Leitlinien sind für die Nutzung durch Schiffskapitäne, -eigner, -betreiber, -agenten und Hafenbehörden/Betreiber von Hafenauffanganlagen entwickelt worden, um eine Zusammenfassung der wichtigsten Faktoren zu bieten, die beim Entladen und Aufnehmen von MARPOL-Abfällen/-Rückständen zu berücksichtigen sind. Zunächst wird ein allgemeiner Überblick über die Grundlagen für die Nutzung von PRFs gegeben. Der verbleibende Teil der Leitlinien 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 der Leitlinien sind Quellen für nützliche weitere Informationen aufgeführt. Zusätzlich enthalten die Anhänge standardisierte Formate: Das „Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen“, ein Formular für die vorherige Anmeldung“ (Advance Notification Form – ANF) für Schiffskapitäne, -eigner, und -betreiber, um den Hafenbehörden ihren Bedarf zur Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen mitzuteilen und eine empfohlene Abfallabgabebescheinigung (Waste Delivery Receipt – WDR) für PRF-Betreiber. Anhang 4 enthält eine Übersicht der Meldepflichten zu Abfallauffanganlagen für Hafenstaaten und Flaggenstaaten, deren vollständige und wirksame Umsetzung von höchster Wichtigkeit für die Identifizierung und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen für die Bereitstellung ausreichender Hafenauffanganlagen in vielen Häfen weltweit ist.

#### Unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung

- 13 Seit der Annahme von MARPOL ist das globale Umwelt- und Gesellschaftsbewusstsein gewachsen und gediehen. Durch diese Entwicklung sind neue Konzepte darüber eingeführt worden, wie Abläufe auf

umweltfreundliche und verantwortungsvolle Weise gesteuert werden können. Viele Schifffahrtsunternehmen und Hafenbehörden haben Umweltmanagementsysteme eingeführt, die sicherstellen, dass ihr Betrieb umweltschonend durchgeführt wird. Häufig werden Umweltziele festgelegt, um eine Jahr für Jahr fortlaufende Verbesserung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Unternehmens zu ermöglichen. Damit verbunden ist der zunehmende Wunsch, die Grundsätze der Nachhaltigkeit neben denen der unternehmerischen und gesellschaftlichen Verantwortung mit einzubinden.

- 14 Diese Leitlinien berücksichtigen 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**

- 15 Die Reinhaltung von Ozeanen und Meeren ist als die vorrangige Verpflichtung anzusehen, auf derer sich die Nutzung und Bereitstellung von PRFs gründet. MARPOL umfasst Regeln 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 sind in den Anlagen von MARPOL und in den Durchführungsgesetzen und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien enthalten. Im Folgenden werden die grundlegenden Pflichten nach MARPOL zusammengefasst, die auch weitere Faktoren enthalten, die von den Schiffs- und Hafenbetreibern zu berücksichtigen sind. Für spezifische rechtliche Vorschriften werden die Nutzer dieser Leitlinien unmittelbar auf MARPOL und seine Anlagen oder die Durchführungsvorschriften der einzelnen Vertragsparteien des Übereinkommens verwiesen.
- 16 Zur Ergänzung der Verminderungs- und Behandlungsverfahren von Abfall/Rückständen an Bord des Schiffes (siehe Absätze 27 bis 34) benötigt die Schifffahrtsindustrie Zugang zu ausreichenden PRFs, um die Vorschriften von MARPOL erfüllen zu können. Deshalb verpflichtet MARPOL die Vertragsparteien, ausreichende Auffanganlagen in ihren Häfen bereitzustellen. In den folgenden Regeln ist diese Anforderung für jede bestimmte Art von MARPOL-Abfällen/-Rückständen festgelegt:
- .1 Anlage I Regel 38;
  - .2 Anlage II Regel 18;
  - .3 Anlage IV Regeln 12 und 13;
  - .4 Anlage V Regel 8; und
  - .5 Anlage VI Regel 17.
- 17 Zusätzlich zu den grundlegenden Regeln in den Anlagen von MARPOL muss Schiffsbetreibern bewusst sein, dass einzelne Hafenstaaten nationale und regionale Vorschriften erlassen haben, die vorschreiben können, dass Schiffe bestimmte Arten von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an PRFs abgeben. Es ist auch möglich, dass einzelne Hafenstaaten die Entsorgungseinrichtungen festlegen, um Quarantäne- und andere Vorschriften zu erfüllen. Betreiber müssen daher sicherstellen, dass sie einen umfassenden und aktuellen Überblick über nationale und regionale Vorschriften zu PRFs haben. Diesbezügliche Informationen können direkt bei den Hafenstaatbehörden oder bei Agenten im Hafen oder bei Wirtschaftsverbänden, welche die Schifffahrts- und/oder Hafenwirtschaft vertreten, eingeholt werden.
- 18 Zu den allgemeinen Pflichten nach den oben genannten Regeln gehört auch, dass die Vertragsparteien der Organisation Informationen zu ihren PRFs mitzuteilen haben. Zu diesem Zweck hat die Organisation die „Port Reception Facilities Database“ (PRFD) in ihrem Globalen Integrierten Schifffahrtsinformationssystem (Global Integrated Ship Information System – GISIS)<sup>1</sup> 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 müssen auch Eigeninitiative dabei zeigen, aktualisierte Informationen an die Hafenstaatbehörden weiterzuleiten. Diese Zwei-Wege-Kommunikation wird die Verbreitung von Informationen über PRFs in der Schifffahrt fördern.
- 19 Schiffskapitäne, -eigner, und -betreiber können die PRFD auf der GISIS-Webseite nutzen, um Informationen über bestimmte PRFs einzuholen. PRF-Betreiber sind aufgefordert, aktuelle und richtige 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, können ebenfalls auf die PRF-Informationen auf der öffentlichen GISIS-Webseite zugreifen.

#### **Sondergebiete und Emissions-Überwachungsgebiete**

- 20 Von besonderer Bedeutung für die letztendliche Beseitigung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sind die in Sondergebieten und Emissions-Überwachungsgebieten (Emission Control Areas – ECAs) im Sinne von MARPOL geltenden strengeren Vorschriften. Die folgende Liste enthält alle bis zum heutigen

<sup>1</sup> <https://gisis.imo.org/>



Zeitpunkt nach MARPOL festgelegten Sondergebieten/ECAs (MEPC.1/Circ.778/Rev.2)<sup>2</sup>.

#### **Anlage I: Öl**

Mittelmeer  
Ostsee  
Schwarzes Meer  
Rotes Meer (siehe Absatz 21)  
Gebiet der Golfe  
Golf von Aden (siehe Absatz 21)  
Antarktisgebiet  
Nordwesteuropäische Gewässer  
Gebiet von Oman des Arabischen Meeres (siehe Absatz 21)  
Gewässer vor der Südküste Südafrikas

#### **Anlage IV: Schiffsabwasser**

Ostsee (ist wirksam ab 1. Juni 2019)

#### **Anlage V: Müll**

Mittelmeer  
Ostsee  
Schwarzes Meer (siehe Absatz 21)  
Rotes Meer (siehe Absatz 21)  
Gebiet der Golfe  
Nordsee  
Antarktisgebiet (südlich von 60° südlicher Breite)  
Erweiterte Karibik einschließlich Golf von Mexiko und Karibisches Meer

#### **Anlage VI: Luftverunreinigung – Emissions-Überwachungsgebiete (ECAs)**

Nordsee (SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>)  
Ostseegebiet (SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>)  
Nordamerikanische Gebiete (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> und PM)  
karibisches Seegebiet der Vereinigten Staaten (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> und PM)

**Anmerkung:** Die Vorschriften können je nach Sondergebiet und ECA variieren; aus diesem Grund müssen Seefahrer für spezifische Einzelheiten die entsprechende Anlage von MARPOL oder das entsprechende IMO-Rundschreiben<sup>3</sup> heranziehen.

- 21 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 8 Absatz 2) von MARPOL-Vertragsparteien, deren Küsten an die jeweiligen Sondergebiete angrenzen. Solange dies der Fall ist, sollen die Schifffahrts- und Hafenwirtschaft sich bemühen, die Vorschriften zu erfüllen, als ob der Sondergebiets-Status dieser Gebiete im Sinne von MARPOL bereits wirksam geworden wäre.
- 22 Schiffseigner/-betreiber und Hafenbetreiber müssen sich darüber im Klaren sein, dass strengere Beschränkungen in Sondergebieten und ECAs die Bedeutung der allgemeinen Verpflichtungen, aus-

reichende Auffanganlagen für MARPOL-Abfälle/-Rückstände bereitzustellen, noch verstärkt. In allen Fällen, in denen Schifffahrtsunternehmen nicht ausreichende Auffanganlagen vorfinden, ist dieses präzise innerhalb eines angemessenen Zeitraums über den Flaggenstaat des Schiffes an die Organisation und die entsprechenden Hafenstaatbehörden oder die entsprechenden Hafenbetreiber unter Verwendung des vorgeschlagenen Meldeformats (siehe Anhang 1) zu melden.

#### **Bewährte Verfahrensweisen für Schiffskapitäne, Schiffseigner und Schiffsbetreiber**

##### **Erwägungen vor der Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an Land**

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

##### **Logistische und gewerbliche Maßnahmen**

- 24 Die logistischen und gewerblichen Regelungen, die in Beförderungsverträgen (Charterverträgen) zwischen Schiffsbetreibern und Ladungseigentümern festgelegt werden können, sind zu berücksichtigen. Solche Regelungen müssen die Notwendigkeit berücksichtigen, MARPOL-Abfälle/-Rückstände an Auffanganlagen an Land abzugeben, und dürfen der Fähigkeit des Schiffsbetreibers, die Pflichten nach MARPOL zu erfüllen, nicht schaden, sondern müssen sie unterstützen. Logistische und gewerbliche Erwägungen könnten beispielsweise umfassen, im Hafen ausreichend Zeit vorzusehen, um die Entsorgung von MARPOL-Abfällen/-Rückständen durchzuführen und sicherzustellen, dass Entsorgungskosten gegebenenfalls in Charterverträgen berücksichtigt sind. Solche Erwägungen sind insbesondere dann wichtig, wenn für bestimmte Rückstände nach Anlage II ein Vorwaschen der Lade-tanks erforderlich ist und wenn Charterverträge eine Tank- oder Laderaumreinigung nach dem Löschen der Ladung festlegen.

##### **Verringerung und Behandlung von Schiffsabfällen/-rückständen**

- 25 Wenn auch nicht direkt in MARPOL vorgeschrieben, ist die Verringerung anfallender Abfälle/Rückstände an Bord von Schiffen eine bewährte umweltfreundliche Verfahrensweise und ist im Rahmen der übergreifenden Abfallbehandlungsverfahren eines Schiffes zu berücksichtigen.
- 26 Der wirksamste Weg für eine Verringerung von Schiffsabfällen/-rückständen ist, die Stoffe, die zu Abfall werden, von vornherein zu verringern. Es ist zu

<sup>2</sup> Eine aktuelle Liste findet sich auch unter <http://www.imo.org> (Marine Environment anklicken, dann Special Areas unter MARPOL).

<sup>3</sup> MEPC.1/Circ.778/Rev.2

- versuchen, die Verpackung von Schiffsvorräten zu verringern, beispielsweise durch Abschluss einer Vereinbarung mit dem Lieferanten, die Verpackungen nach Lieferung zurückzunehmen oder die Menge der Verpackungen zu verringern.
- 27 Die Erarbeitung einer Vereinbarung mit Lieferanten und Herstellern ist nicht nur für allgemeine Abfallkategorien wie Kunststoffe wichtig, sondern auch für andere, seeschiffahrtsspezifische Abfälle wie abgelaufene pyrotechnische Gegenstände, abgenutzte Seile, Tauenden und Kabel, abgelaufene Medikamente und Batterien unverzichtbar. Der Lieferant und/oder Hersteller muss spezialisierte Anlagen für die Behandlung oder Entsorgung dieser Produkte und Stoffe anbieten können.
- 28 Die Abfallbehandlung an Bord wird ebenfalls zur Verringerung von Schiffsabfällen/-rückständen beitragen. Schiffsbetreiber und Schiffbauer haben ferner beim Entwurf neuer Schiffe die Abfallbehandlung an Bord stärker zu berücksichtigen und in Betracht zu ziehen, betriebliche Maßnahmen einzuführen, welche die Effizienz bei vorhandenen Schiffen verbessern können. Weitere Informationen über Verfahrensweisen zur Müllbehandlung und -aufbewahrung an Bord von Schiffen und zur Verringerung der Menge potenziellen Mülls befinden sich in den *Richtlinien für die Durchführung der Anlage V von MARPOL* (EntschlieÙung MEPC.295(71)). Außerdem ist eine ISO-Norm über die Sortierung und Behandlung schiffseigener Abfälle (ISO 21070:2011) entwickelt worden. Bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 100 und mehr oder bei Schiffen, die für eine Beförderung von mehr als 15 Personen zugelassen sind, werden Informationen über die Müllbehandlung an Bord auch in den Müllbehandlungsplan (*Richtlinien von 2012 für die Ausarbeitung von Müllbehandlungsplänen*) (EntschlieÙung MEPC.220(63)) aufgenommen.
- 29 Im Hinblick auf die Verringerung von ölhaltigem 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 Bilgenwasser (Integrated Bilge Water Treatment System – IBTS) erleichtert die Trennung von ölhaltigem Abfall und ermöglicht eine getrennte Lagerung von Ölschlamm, Öl-Wasser-Gemischen und sauberem Wasser.
- 30 Die Schiffsbesatzungen müssen wissen, wie das Öltagebuch, das Ladungstagebuch und das Mülltagebuch richtig verwendet und wie Eintragungen darin vorgenommen werden. Damit kann sichergestellt werden, dass ein eingeführtes Behandlungssystem einfach überwacht und geprüft werden kann. Industrieverbände wie INTERTANKO und ICS können nützliche Leitlinien zur richtigen Verwendung solcher Tagebücher zur Verfügung stellen. Es ist auch auf die *Anleitung für die Aufzeichnung von Betriebsvorgängen im Öltagebuch Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum (Alle Schiffe)* (MEPC.1/Rundschreiben 736/Rev.2) zu verweisen.
- 31 Wenn genug Raum vorhanden ist, müssen Abfallbehandlungspläne an Bord die Möglichkeit berücksichtigen, bestimmte Müllarten wiederzuverwerten. Die Trennung von Müll entsprechend den Anforderungen der Anlage V von MARPOL (z. B. Kunststoffe, Lebensmittelabfälle, Haushaltsabfälle, Speiseöl, Asche aus Verbrennungsanlagen, Betriebsabfälle, Ladungsrückstände, Tierkörper und Fanggerät) muss auch die Abgabe von Müll in bestimmten wiederverwertbaren Kategorien ermöglichen.
- 32 Um die Abgabe wiederverwertbarer Rückstände/Abfälle an Land zu erleichtern, haben Schiffsbetreiber in Betracht zu ziehen, Verträge mit Anlagen in regelmäßig angefahrenen 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 wiederverwertbare Abfälle in einem Hafen nicht vorhanden sind, werden Schiffseigner/-betreiber aufgefordert zu verlangen, dass solche Anlagen in Verbindung mit der Möglichkeit der Wiederverwertung an dem Ort oder in der Region entwickelt werden.

#### Kommunikation und vorherige Anmeldung

- 33 Einzelne Häfen müssen möglicherweise unterschiedliche örtliche Anforderungen hinsichtlich der Sonderbehandlung (wie beispielsweise Quarantäne) bestimmter Arten von MARPOL-Abfällen/-Rückständen wie beispielsweise Tier-, Pflanzen- und Nahrungsmittelabfällen, die an Bord anfallen, einhalten. Daher haben Schiffsbetreiber vor der Ankunft bei örtlichen Agenten, Hafenbehörden, Hafenmeistern oder Betreibern von Auffanganlagen nachzufragen, 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 ist in den Umweltmanagementplan des Unternehmens aufzunehmen und bei der Reiseplanung zu berücksichtigen.
- 34 Wie in Absatz 18 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 zuerst eine Registrierung durch das Anlegen eines Benutzernamens und eines Passworts erforderlich.
- 35 In einigen Häfen verlangen die Betreiber von Hafenauffanganlagen möglicherweise aus logistischen Gründen eine vorherige Anmeldung vom Schiff, das die Absicht hat, die Anlage zu nutzen. Weitere Informationen zu dieser Anforderung werden in Abschnitt 4 der *Guidelines for ensuring the adequacy of*

port waste reception facilities (Entschließung MEPC.83(44)) angegeben. Die vorherige Anmeldung bei der Auffanganlage unter Angabe der Art und Menge der an Bord vorhandenen MARPOL-Abfälle/-Rückstände und der Art und Menge, die abgegeben werden soll, erleichtert dem Betreiber der Auffanganlage 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 am effizientesten erweisen. Schiffskapitänen wird empfohlen, das von der Organisation 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 bei der Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen**

- 36 Beim Entladen von MARPOL-Abfällen/-Rückständen sind geeignete Verfahren entsprechend dem System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Safety Management System – SMS, siehe ISM-Code) zu befolgen.
- 37 Nach der Abgabe hat der Kapitän eine Abfallabgabebescheinigung zu verlangen, um die Art und die Menge der MARPOL-Abfälle/-Rückstände, die tatsächlich von der Anlage aufgenommen wurden, zu dokumentieren. Die IMO hat das Format dieses Dokuments standardisiert, um seine Ver- und Anwendung zu erleichtern und um eine weltweite Einheitlichkeit der Aufzeichnungen zu gewährleisten (Anhang 3). Entsprechende Aufzeichnungen, Belege und Nachweise über die Abgabe sind im Mülltagebuch (für einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren) und im Öltagebuch (Teil I für alle Schiffstypen und Teil II für Öltankschiffe) sowie im Ladungstagebuch für Chemikaliertankschiffe aufzubewahren.
- 38 Schiffsbetreiber spielen eine entscheidende Rolle dabei, die Hafenstaaten bei ihrer Verpflichtung zu unterstützen, ausreichende PRFs für Schiffe bereit zu stellen. Da die Möglichkeit für eine Verbesserung der Auffanganlagen mindestens teilweise vom Empfang ausreichender Informationen über etwaige Unzulänglichkeiten abhängig ist, sind Schifffahrtsunternehmen aufzufordern, die Anweisungen für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen in ihre Verfahren für Betriebsabläufe an Bord entsprechend Abschnitt 7 des ISM-Codes aufzunehmen. Als Teil des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes (SMS) ist der Kapitän zu verpflichten, eine Meldung anzufertigen, wenn er eine nicht ausreichende Hafenauffanganlage vorfindet. Das Format für eine solche Meldung befindet sich im Anhang 1, das auch im Abschnitt „Port Reception Facility“ auf der GISIS-
- Webseite verfügbar ist. Fertig gestellte Meldungen sind an die Verwaltung des Flaggenstaates und, sofern möglich, an die Hafenstaatbehörden weiterzuleiten.
- 39 Die Flaggenstaaten werden aufgefordert, das Format in Anhang 1 an Schiffe zu verteilen und die Kapitäne aufzufordern, das Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen an die Verwaltung des Flaggenstaates und, sofern möglich, an die Hafenstaatbehörden zu verwenden. Die Flaggenstaaten werden außerdem aufgefordert, die IMO für die Weiterleitung an die Beteiligten über jeden Fall zu unterrichten, bei dem Anlagen angeblich unzureichend sind, und den Hafenstaat über die angeblichen Unzulänglichkeiten zu informieren.
- 40 Die Meldung ist so bald wie möglich nach dem Ausfüllen des Meldeformats über angebliche Unzulänglichkeiten zu machen und muss eine Kopie der Meldung des Kapitäns zusammen mit jeglichen ergänzenden Unterlagen enthalten.
- 41 Die Hafenstaaten haben die Durchführung angemessener Maßnahmen sicherzustellen, um Berichte über Unzulänglichkeiten angemessen und nachhaltig zu prüfen und darauf zu reagieren, und die IMO und den berichtenden Flaggenstaat über das Ergebnis ihrer Ermittlungen zu informieren.
- 42 Die Meldung über angebliche Unzulänglichkeiten zusammen mit den vom Hafenstaat mitgeteilten Folgemaßnahmen wird in der PRF-Datenbank in GISIS veröffentlicht.

#### **Bewährte Verfahrensweisen für Betreiber von Hafenauffang-Anlagen**

##### **Kommunikation**

- 43 Um effiziente Hafenauffanganlagen-Dienste anzubieten, die den Erfordernissen der den Hafen anlaufenden Schiffe genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen, müssen 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.
- 44 Es ist hilfreich für Unternehmen, die Schiffe betreiben, die Abgabe von MARPOL-Abfällen/-Rückständen 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 könnten wie beispielsweise eine Trennung zum Zwecke der Quarantäne. Um wie oben erwähnt die Planungen eines Schiffes zu erleichtern, 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 in GISIS an die Schifffahrtsindustrie weitergegeben werden.

- 45 Die in die PRFD eingestellten und über diese zur Verfügung gestellten Informationen müssen mindestens den Anlagentyp, die Aufnahmefähigkeit und eine Kontaktstelle umfassen. Zusätzliche Informationen, welche die Planungen des Schiffes erleichtern würden, könnten 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 sein. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Informationen, die in vom Hafen Rotterdam veröffentlichten Angaben bereitgestellt werden (verfügbar unter: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)). Solche zusätzlichen Informationen können gegebenenfalls elektronisch heruntergeladen werden und könnten Schiffen weitere Anleitungen zur Nutzung der Anlagen bieten (einschließlich, zum Beispiel, spezifischer örtlicher Anforderungen für quarantänepflichtige Abfälle).
- 46 Hafenbehörden und Betreiber von Auffanganlagen haben den Schiffskapitän aufzufordern, die Entladung von MARPOL-Abfällen/-Rückständen anzu-melden, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Behälter und Fahrzeuge für die Aufnahme des Abfallmaterials vorbereitet sind. Zur Erleichterung des Meldeverfahrens sollen Hafenbehörden und Auffanganlagen das standardisierte Anmeldeformular (Anhang 2) anerkennen. Die Verwendung des standardisierten Formulars ermöglicht es dem Schiffskapitän 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 Hafenauffanganlagen

- 47 Obwohl sich die gesetzlichen Anforderungen an PRFs je nach der Durchführungsgesetzgebung des Hafenstaates unterscheiden, müssen bewährte Verfahrensweisen für PRFs Verfahren umfassen, welche die bessere Einbindung von schiffs- und landseitigen Verfahren zur Behandlung von Abfällen/Rückständen erleichtern. Eine solche Einbindung und Abstimmung mit Binnenabfallentsorgungsverfahren muss die endgültige Entsorgung von Schiffsabfällen/-rückständen in einer umweltverträglichen Art und Weise ermöglichen.
- 48 Die Auffanganlage muss angemessen darauf vorbereitet sein, bereits an Bord getrennte Abfälle/Rückstände nach Anlage V von MARPOL aufzunehmen und muss geeignete Behälter bereitstellen, um die Abgabe getrennter Abfälle an Land zur Wiederverwertung zu erleichtern. Die Verfahren für die Aufnahme von getrennten Abfällen/Rückständen müssen den in der Norm ISO 21070:2017 festgelegten Normen für die Sortierung und Behandlung schiffseigener Abfälle entsprechen. Die Betreiber von Auf-

fanganlagen und Hafenbehörden einer Vertragspartei haben mit Vertretern der nationalen Regierungen und Kommunalverwaltungen, Regionalverwaltungen, gewerblichen Interessevertretern und Unternehmen und Betreibern der örtlichen Entsorgungsinfrastruktur zusammenzuarbeiten, um landseitige Abfallentsorgungsstrategien einschließlich Abfalltrennung zu entwickeln, welche die Verringerung, Wiederverwendung und Wiederverwertung von an Hafenauffanganlagen an Land abgegebenen Schiffsabfällen fördern. Betreiber von Auffanganlagen haben nach Weiterverkaufs-/Wiederverwertungsmöglichkeiten für wieder verwendbare/wiederverwertbare Abfälle zu suchen, sofern dies nicht durch örtliche Gesetze verboten ist.

- 49 Bei Öl, schädlichen flüssigen Stoffen sowie anderen gefährlichen Gütern oder Schadstoffen oder gefährlichen Stoffen, haben Hafenbetreiber und Betreiber von Auffanganlagen die Anleitungen zu befolgen, die in maßgeblichen Veröffentlichungen wie dem International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) oder dem Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) enthalten sind.
- 50 Die Auffanganlage muss auch angemessen darauf vorbereitet sein, MARPOL-Abfälle/-Rückstände entsprechend den gegebenenfalls bestehenden örtlichen Quarantänevorschriften aufzunehmen, zum Beispiel durch die Bereitstellung ausreichend abgedichteter Behälter und durch die Gewährleistung einer vorschriftsmäßigen Beförderung und Entsorgung von MARPOL-Abfällen/-Rückständen. Die Hafenstaatbehörden müssen den Bedarf für angemessene Behandlungs- und Entsorgungsstätten kennen und versuchen sicherzustellen, dass diese durch öffentliche oder private Einrichtungen bereitgestellt werden.
- 51 Die erforderlichen Verbindungseinrichtungen für die Abgabe von ölhaltigem Bilgenwasser und ölhaltigen Rückständen (Ölschlamm) aus dem Maschinenraum sind in Regel 13 der Anlage I von MARPOL aufgeführt. Diese Normabmessungen für Flansche und Abgabeanschlüsse gelten für alle Schiffe und sollen es damit der Auffanganlage ermöglichen, ihre eigenen Verbindungsleitungen entsprechend zu standardisieren.
- 52 Nach der Abgabe hat die Auffanganlage dem Kapitän eine Abfallabgabebescheinigung auszuhändigen. Die IMO hat das Format der Abfallabgabebescheinigung, das im Anhang 3 aufgeführt ist, standardisiert, um seine Ver- und Anwendung zu erleichtern.
- 53 Unabhängig davon, ob die Hafenstruktur einer Vertragspartei Kosten-/Gebührenmodelle und/oder andere Anreize für die Entsorgung von MARPOL-Abfällen/-Rückständen an Land zulässt oder nicht, müssen Auffanganlagendienste zu vertretbaren Preisen verfügbar sein. Die *Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities* (Ent-

schließung MEPC.83(44)) (Abschnitt 3.2) bestimmen „ausreichende“ Anlagen als solche, die „nicht abschreckend auf die Seefahrer wirken, die sie benutzen“ und unterstreichen ferner, dass unzumutbar hohe Kosten von der Benutzung von PRFs abhalten können (Abschnitt 5.2).

#### Quellen für zusätzliche Informationen

Webseite des Global Integrated Shipping Information System (GISIS):

<http://gisis.imo.org/Public/>

Konsolidierte MARPOL-Fassung einschließlich aller Artikel, Protokolle, Anlagen und Einheitlicher Interpretationen (Englisch) – käuflich zu erwerben unter:

<http://www.imo.org/en/Publications/Pages/Home.aspx>

Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V (2017) – käuflich zu erwerben unter: <http://www.imo.org/en/Publications/Pages/Home.aspx>\*\*

Port Reception Facilities – How to do it (2016) – käuflich zu erwerben unter:

<http://www.imo.org/en/Publications/Pages/Home.aspx>

Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities (resolution MEPC.83(44)) – erhältlich unter:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMO-Resolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.83\(44\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMO-Resolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.83(44).pdf)

Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI (2011) (resolution MEPC.199(62)) – erhältlich unter: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMO-Resolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.199\(62\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMO-Resolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.199(62).pdf)\*\*

### Anhang 1

#### Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen<sup>1</sup>

Der Kapitän eines Schiffes, bei dem Schwierigkeiten bei der Abgabe von Abfall in Auffanganlagen aufgetreten sind, hat die folgenden Angaben, gegebenenfalls zusammen mit ergänzenden Unterlagen, der Verwaltung des Flaggenstaates und, wenn möglich, den zuständigen Behörden des Hafenstaates zu übermitteln. Der Flaggenstaat muss die IMO und den Hafenstaat über den Vorfall in Kenntnis setzen. Der Hafenstaat hat die Meldung zu

prüfen und angemessen darauf zu reagieren, und die IMO und den meldenden Flaggenstaat über den Ausgang seiner Ermittlungen in Kenntnis zu setzen.

#### 1 Angaben zum Schiff

1.1 Name des Schiffes: \_\_\_\_\_

1.2 Eigner oder Betreiber: \_\_\_\_\_

1.3 Unterscheidungssignal: \_\_\_\_\_

1.4 IMO-Nummer<sup>2</sup>: \_\_\_\_\_

1.5 Bruttoreaumzahl: \_\_\_\_\_

1.6 Heimathafen: \_\_\_\_\_

1.7 Flaggenstaat<sup>3</sup>: \_\_\_\_\_

1.8 Schiffstyp:

- Öltankschiff       Chemikalienschiff  
 Massengutschiff       sonstiges Frachtschiff  
 Fahrgastschiff       Sonstiges (näher angeben) \_\_\_\_\_

#### 2 Angaben zum Hafen

2.1 Land: \_\_\_\_\_

2.2 Name des Hafens oder des Gebiets: \_\_\_\_\_

2.3 Name des Liegeplatzes, der Pier, des Terminals: \_\_\_\_\_

2.4 Name des Betreibers der Auffanganlage (falls zutreffend): \_\_\_\_\_

2.5 Art des Hafenbetriebs:

- Löschhafen       Ladehafen       Werft  
 Sonstiges (näher 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 der Abfälle/Rückständen, für welche die Hafenauffanganlage nicht ausreichend war und Art der aufgetretenen Schwierigkeiten

\*\* Anmerkung zur Übersetzung: Die deutschen Übersetzungen von „Richtlinien von 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL“ und „Richtlinien von 2011 für Auffanganlagen nach Anlage VI von MARPOL“ sind beim Verkehrsblatt-Verlag [www.Verkehrsblatt.de](http://www.Verkehrsblatt.de) erhältlich.

<sup>1</sup> Dieses Format wurde von MEPC 53 angenommen.

<sup>2</sup> Entsprechend dem von der Organisation mit der Entschließung der Versammlung A.1117(30) angenommenen *IMO ship identification number scheme*.

<sup>3</sup> Der Name des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist.

Art der Abfälle/Rückstände	Abzugebende Menge (m <sup>3</sup> )	Nicht ange- nommene Menge (m <sup>3</sup> )	Aufgetretene Schwierigkeiten Angabe der angetroffenen Schwierigkeiten durch Eintragung eines oder ggf. 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)
<b>Bezüglich Anlage I von MARPOL</b>			
Ölhaltiges Bilgenwasser			
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)			
Ölhaltiges Tankwaschwasser (Slops)			
Verschmutztes Ballastwasser			
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung			
Sonstige (bitte angeben _____)			
<b>Bezüglich Anlage II von MARPOL</b>			
Gruppe des NLS <sup>4</sup> -Rückstands/Wassergemisches zur Abgabe an die Auffanganlage aus Tankwaschungen			
Stoff der Gruppe X			
Stoff der Gruppe Y			
Stoff der Gruppe Z			
<b>Bezüglich Anlage IV von MARPOL</b>			
Abwasser			
<b>Bezüglich Anlage V von MARPOL</b>			
A Kunststoffe			
B Lebensmittelabfälle			
C Haushaltsabfälle			
D Speiseöl			
E Asche aus Verbrennungsanlagen			
F Betriebsabfälle			
G Tierkörper			
H Fanggerät			
I Elektroabfälle			
J Ladungsrückstände, nicht schädlich für die Meeresumwelt (non-HME) <sup>5</sup>			
K Ladungsrückstände, schädlich für die Meeresumwelt (HME) <sup>5</sup>			
<b>Bezüglich Anlage VI von MARPOL</b>			
Ozonschicht abbauende Stoffe und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten			
Rückstände aus der Abgasreinigung			

<sup>4</sup> Unter Absatz 3.2 ist der richtige technische Name der jeweiligen NLS (noxious liquid substance – schädlicher flüssiger Stoff) anzugeben und ob der Stoff nach Regel 1 Absatz 15.1 bzw. 17.1 der Anlage II von MARPOL als „erstarrender Stoff“ oder „Stoff hoher Viskosität“ bestimmt ist.

<sup>5</sup> Der richtige technische Name der trockenen Ladung ist anzugeben.

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 näher angeben).

---

Falls Ja, wie hat die Hafenauffanganlage auf Ihre Belange 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 Abfallabgabe in Hafenauffanganlagen

**Meldung der Abgabe von Schiffsabfällen/-rückständen in \_\_\_\_\_**  
(Name des Hafens oder des Umschlagplatzes eingeben)

*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. Dieses Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch 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:	
<input type="checkbox"/> Öltankschiff	<input type="checkbox"/> Chemikaliertankschiff
<input type="checkbox"/> Massengutschiff	<input type="checkbox"/> Containerschiff
<input type="checkbox"/> Sonstiges Frachtschiff	<input type="checkbox"/> Fahrgastschiff
<input type="checkbox"/> Ro-Ro-Schiff	<input type="checkbox"/> Sonstiges (näher angeben)

#### 2. Angaben zum Hafen und zur Reise

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

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

Anlage I von MARPOL – Öl	Menge (m <sup>3</sup> )
Ölhaltiges Bilgenwasser	
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)	
Ölhaltiges Tankwaschwasser	
Verschmutztes Ballastwasser	
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung	
Sonstige (bitte angeben _____)	
Anlage II von MARPOL – NLS	Menge (m <sup>3</sup> )/Name <sup>1</sup>
Stoff der Gruppe X	
Stoff der Gruppe Y	
Stoff der Gruppe Z	
Sonstige Stoffe – OS	

<sup>1</sup> Der richtige technische Name der jeweiligen NLS (noxious liquid substance – schädlicher flüssiger Stoff) ist anzugeben.

Anlage IV von MARPOL – Abwasser	Menge (m <sup>3</sup> )
Abwasser	
Anlage V von MARPOL – Müll	Menge (m <sup>3</sup> )
A Kunststoffe	
B Lebensmittelabfälle	
C Haushaltsabfälle	
D Speiseöl	
E Asche aus Verbrennungsanlagen	
F Betriebsabfälle	
G Tierkörper	
H Fanggerät	
I Elektroabfälle	
J Ladungsrückstände, nicht schädlich für die Meeresumwelt (non-HME) <sup>2</sup>	
K Ladungsrückstände, schädlich für die Meeresumwelt (HME) <sup>2</sup>	

Anlage VI von MARPOL – Luftverunreinigung	Menge (m <sup>3</sup> )
Ozonschicht abbauende Stoffe und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
Rückstände aus der Abgasreinigung	

Name des Schiffes:	IMO-Nummer:
--------------------	-------------

Bitte die ungefähre Menge der an Bord verbleibenden Abfälle/Rückstände und den Prozentsatz der maximalen Lagerkapazität angeben. Bei Abgabe der gesamten an Bord befindlichen Abfälle/Rückstände in diesem Hafen, diese Tabelle durchstreichen und das nachstehende Kästchen ankreuzen. Wird der Abfall/Rückstand nur teilweise oder nicht abgegeben, bitte alle Spalten ausfüllen.

Ich bestätige, dass ich die gesamten an Bord dieses Schiffes befindlichen Abfälle/Rückstände (wie auf Seite 1 angegeben) in diesem Hafen abgebe:

Typ	Maximale spezifische Lagerkapazität (m <sup>3</sup> )	Menge der an Bord verbleiben- den Abfälle/ Rückstände (m <sup>3</sup> )	Hafen, in dem die verbliebenen Abfälle/Rück- stände abge- geben werden (sofern bekannt)	Geschätzte Ab- fallmenge/Rück- standsmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlauf- hafen anfällt (m <sup>3</sup> )
<b>Anlage I von MARPOL – Öl</b>				
Ölhaltiges Bilgenwasser				
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)				
Ölhaltiges Tankwaschwasser				
Verschmutztes Ballastwasser				
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung				
Sonstige (bitte angeben _____)				
<b>Anlage II von MARPOL – NLS<sup>3</sup></b>				
Stoff der Gruppe X				
Stoff der Gruppe Y				
Stoff der Gruppe Z				
Sonstige Stoffe – OS				
<b>Anlage IV von MARPOL – Abwasser</b>				
Abwasser				
<b>Anlage V von MARPOL – Müll</b>				
A Kunststoffe				
B Lebensmittelabfälle				
C Haushaltsabfälle				
D Speiseöl				

<sup>2</sup> Der richtige technische Name der trockenen Ladung ist anzugeben.

<sup>3</sup> Der richtige technische Name der jeweiligen NLS (noxious liquid substance – schädlicher flüssiger Stoff) ist anzugeben

Typ	Maximale spezifische Lagerkapazität (m <sup>3</sup> )	Menge der an Bord verbleibenden Abfälle/Rückstände (m <sup>3</sup> )	Hafen, in dem die verbliebenen Abfälle/Rückstände abgegeben werden (sofern bekannt)	Geschätzte Abfallmenge/Rückstandsmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m <sup>3</sup> )
E Asche aus Verbrennungsanlagen				
F Betriebsabfälle				
G Tierkörper				
H Fanggerät				
I Elektroabfälle				
J Ladungsrückstände, nicht schädlich für die Meeresumwelt (non-HME) <sup>4</sup>				
K Ladungsrückstände, schädlich für die Meeresumwelt (HME) <sup>4</sup>				
<b>Anlage VI von MARPOL – Luftverunreinigung</b>				
Ozonschicht abbauende Stoffe und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten				
Rückstände aus der Abgasreinigung				

Datum: \_\_\_\_\_ Name und Rang: \_\_\_\_\_

Uhrzeit: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

### Anhang 3

#### Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung

Der benannte Vertreter des Betreibers der Auffanganlage soll dem Kapitän eines Schiffes, von dem gerade Abfälle/Rückstände abgegeben wurden, das folgende Formular aushändigen. Dieses Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch oder Mülltagebuch an Bord des Schiffes aufzubewahren.

#### 1. Angaben zur Auffanganlage und zum Hafen

1.1 Ort/Umschlagplatz:
1.2 Betreiber der Auffanganlage(n):
1.3 Betreiber der Verwertungsanlage(n), falls abweichend von oben:
1.4 Datum und Zeitraum der Abgabe der Abfälle/Rückstände von: _____ bis: _____

#### 2. Angaben zum Schiff

2.1 Name des Schiffes:	2.5 Eigner oder Betreiber:
2.2 IMO-Nummer:	2.6 Unterscheidungssignal:
2.3 Bruttoreaumzahl:	2.7 Flaggenstaat:

#### 2.4 Schiffstyp:

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Öltankschiff           | <input type="checkbox"/> Chemikalienschiff            |
| <input type="checkbox"/> Massengutschiff        | <input type="checkbox"/> Containerschiff              |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges Frachtschiff | <input type="checkbox"/> Fahrgastschiff               |
| <input type="checkbox"/> Ro-Ro-Schiff           | <input type="checkbox"/> Sonstiges<br>(näher angeben) |

#### 3. Art und Menge der angenommenen Abfälle/Rückstände

Anlage I von MARPOL – Öl	Menge (m <sup>3</sup> )
Ölhaltiges Bilgenwasser	
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)	
Ölhaltiges Tankwaschwasser	
Verschmutztes Ballastwasser	
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung	
Sonstige (bitte angeben _____)	
Anlage II von MARPOL – NLS	Menge (m <sup>3</sup> ) /Name <sup>1</sup>
Stoff der Gruppe X	
Stoff der Gruppe Y	

<sup>4</sup> Der richtige technische Name der trockenen Ladung ist anzugeben.

<sup>1</sup> Der richtige technische Name der jeweiligen NLS (noxious liquid substance – schädlicher flüssiger Stoff) ist anzugeben.



Stoff der Gruppe Z	
Sonstige Stoffe – OS	
<b>Anlage IV von MARPOL – Abwasser</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>
Abwasser	
<b>Anlage V von MARPOL – Müll</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>
A Kunststoffe	
B Lebensmittelabfälle	
C Haushaltsabfälle	
D Speiseöl	
E Asche aus Verbrennungsanlagen	
F Betriebsabfälle	
G Tierkörper	
H Fanggerät	
I Elektroabfälle	

J Ladungsrückstände, nicht schädlich für die Meeresumwelt (non-HME) <sup>2</sup>	
K Ladungsrückstände, schädlich für die Meeresumwelt (HME) <sup>2</sup>	
<b>Anlage VI von MARPOL – Luftverunreinigung</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>
Ozonschicht abbauende Stoffe und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
Rückstände aus der Abgasreinigung	

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

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Vollständiger Name und Stempel des Unternehmens: \_\_\_\_\_

#### Anhang 4

##### Meldepflichten zu Abfallauffanganlagen

Tabelle 1: Meldepflichten zu Abfallauffanganlagen für Hafenstaaten

Meldepflichten	Bezug	
Meldung über die Verfügbarkeit von Auffanganlagen	Der Hafenstaat ist verpflichtet, der Organisation ein Verzeichnis der Auffanganlagen in seinen Häfen einschließlich ihres Standorts, ihrer Kapazität und der verfügbaren Anlagen sowie sonstiger Merkmale zu übermitteln.	Artikel 11(1)(d) von MARPOL
	Der Hafenstaat ist verpflichtet, Informationen über neue Auffanganlagen in die Port Reception Facilities Database (in GISIS) einzustellen und die gemeldeten Informationen ständig zu pflegen und zu aktualisieren.	Port Reception Facilities Database (PRFD) als ein Modul des Global Integrated Shipping Information System (GISIS); Global Integrated Shipping Information System (GISIS) (EntschlieÙung A.1029(26))
Meldung über angeblich nicht ausreichende Auffanganlagen	Der Hafenstaat hat die Durchführung angemessener Maßnahmen sicherzustellen, um Berichte über Unzulänglichkeiten angemessen und nachhaltig zu prüfen und darauf zu reagieren, und die IMO und den berichtenden Flaggenstaat über das Ergebnis ihrer Ermittlungen zu informieren.	EntschlieÙung MEPC.83(44), Anlage, Absatz 10.3; MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1, Absatz 41
Meldung über die Bewertung der Hafenauffanganlagen	Der Hafenstaat wird aufgefordert, das den <i>Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities</i> angehängte Bewertungsförmular in Anspruch zu nehmen, um regelmäßig Bewertungen der Auffanganlagen für Abfall/Rückstände in seinen Häfen durchzuführen und die IMO über das Ergebnis solcher Bewertungen zu unterrichten einschließlich jeglicher Unzulänglichkeiten der Hafenauffanganlagen sowie jegliche Unterstützung bei der technischen Zusammenarbeit, die notwendig sein könnte, um sich mit diesen Unzulänglichkeiten zu befassen.	<i>Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities</i> (EntschlieÙung MEPC.83(44))
Beratung mit der IMO über regionale Abmachungen für Hafenauffanganlagen	Kleine Inselentwicklungsstaaten, die sich an einer regionalen Abmachung beteiligen, müssen sich für eine Weitergabe an die MARPOL-Vertragsparteien mit der IMO beraten: (1) Wie der regionale Auffanganlagen-Plan die Richtlinien (EntschlieÙung MEPC.221(63)) berücksichtigt; (2) Einzelheiten der ausgewiesenen regionalen Müllaufnahmezentren für Schiffe; und (3) Einzelheiten von denjenigen Häfen, die nur beschränkte Anlagen haben.	Anlage I Regeln 38.4 und 38.6; Anlage II Regel 18.3; Anlage IV Regel 12.2; Anlage V Regel 8.3; Anlage VI Regel 17.2; <i>2012 Guidelines for the Development of a Regional Reception Facilities Plan</i> (EntschlieÙung MEPC.221(63))

<sup>2</sup> Der richtige technische Name der trockenen Ladung ist anzugeben.

**Tabelle 2: Meldepflichten zu Abfallauffanganlagen für Flaggenstaaten**

Meldepflichten		Bezug
Meldung über angeblich nicht ausreichende Auffanganlagen	Der Flaggenstaat wird aufgefordert, das Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen, wie im Anhang 1 des MEPC.1/Rundschreibens 834/Rev.1 aufgeführt, an Schiffe zu verteilen und die Kapitäne aufzufordern, das Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen an die Verwaltung des Flaggenstaates und, sofern möglich, an die Hafenstaatbehörden zu verwenden.	MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1 Absatz 39
	Der Flaggenstaat wird aufgefordert, die IMO für die Weiterleitung an die Beteiligten über jeden Fall zu unterrichten, bei dem Anlagen angeblich unzureichend sind.	Anlage I Regeln 38.8; Anlage II Regel 18.5; Anlage IV Regel 12.2; Anlage V Regel 8.3; Anlage VI Regel 17.3; EntschlieÙung MEPC.83(44), Anlage, Absatz 8.3; MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1 Absatz 39
	Der Flaggenstaat setzt den Hafenstaat über den Vorfall von angeblich nicht ausreichenden Hafenauffanganlagen in Kenntnis.	MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1 Absatz 39; EntschlieÙung MEPC.83(44), Anlage, Absatz 8.3
	Die Meldung ist so bald wie möglich nach dem Ausfüllen des Meldiformats über angebliche Unzulänglichkeiten zu machen (MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1 Anhang 1) und muss eine Kopie der Meldung des Kapitäns zusammen mit jeglichen ergänzenden Unterlagen enthalten.	EntschlieÙung MEPC.83(44), Anlage, Absatz 8.3.1; MEPC.1/Rundschreiben 834/Rev.1 Absatz 40

(VkBl. 2021 S. 134)