



## **Hafenbehördliche Bekanntmachung für den Hafen Rostock**

**Nr. 14 / 2024**

### **Einleitung von Ballastwasser in die Hafengewässer von Rostock**

Auf der Grundlage des § 31b der Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern (Hafenverordnung – HafVO M-V) vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V 2006, S. 355), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Dezember 2017 (GVOBl. M-V 2018, S. 2) und des internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen möchte die Hafenbehörde Rostock folgende Hinweise zur Umsetzung und Anwendbarkeit dieser Regelungen bekanntgeben:

#### **1. Grundsätzliches**

Das durch die IMO verabschiedete Ballastwasserübereinkommen ist am 08. September 2017 in Kraft getreten und legt im Wesentlichen zwei Standards zum Ballastwasseraustausch fest: D-1-Standard und D-2-Standard. Jedes Schiff ist verpflichtet die gesetzlichen Mindestanforderungen für die Qualität des Ballastwassers einzuhalten.

Der D-1-Standard ist unter bestimmten Voraussetzungen noch bis zum 08. September 2024 zulässig. Der weitergehende D-2-Standard kann dagegen nur mit einem entsprechenden Ballastwasser-Behandlungssystem (BWMS) eingehalten werden und ist ab dem 08. September 2024 für alle Schiffe völkerrechtlich verpflichtend. Ein Rückfall von D-2 auf D-1 ist nicht möglich.

#### **2. Umgang mit Situationen mit BWMS Problemen**

Für den Fall, dass ein Schiff nicht in der Lage ist, sein Ballastwasser wie vorgeschrieben zu behandeln, ist vor einer beabsichtigten Einleitung zwingend die Kontaktaufnahme mit der Hafenbehörde notwendig. Die Hafenbehörde wird im Einzelfallverfahren prüfen, ob und welche Maßnahmen zu vereinbaren sind. Die Hafenbehörde Rostock regelt ausschließlich die Einleitung von Ballastwasser, nicht aber das Aufnehmen von Ballastwasser.

#### **3. (Notfall-) Maßnahmen**

Die Anwendung der Maßnahmen gemäß Absatz 3 BWMS.2/ Circ. 62 beschränkt sich auf den Einzelfall, bei dem das einzuleitende Ballastwasser voraussichtlich nicht den einzuhaltenden Vorschriften entspricht. Folgende Möglichkeiten können in Betracht gezogen werden:

1. Maßnahmen, die im Ballastwasserbehandlungsplan des Schiffes festgelegt sind;
2. Ablassen von Ballastwasser auf ein anderes Schiff oder in eine geeignete Auffanganlage an Bord oder an Land, sofern vorhanden;
3. Behandlung des Ballastwassers oder eines Teils davon nach einer geeigneten Methode;
4. Betriebliche Maßnahmen, wie z. B. die Änderung von Fahr- oder Ballastwassereinleitplänen, Umpumpen von Ballastwasser oder das Zurückhalten von Ballastwasser an Bord des Schiffes unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Aspekte und möglichen unangemessenen Verzögerungen.

Die Möglichkeit der Umleitung (bypass) des Ballastwassers auf Schiffen, die unter schwierigen Wasserqualitätsbedingungen betrieben werden ist nicht anwendbar, insbesondere auch dann nicht bei Problemen aufgrund:

Die Möglichkeit der Umleitung (bypass) des Ballastwassers auf Schiffen, die unter schwierigen Wasserqualitätsbedingungen betrieben werden ist nicht anwendbar, insbesondere auch dann nicht bei Problemen aufgrund:

- des Salzgehalts
- mangelnder Wartung
- Nicht nach Reparaturplan durchgeführter Reparaturen
- fehlenden Kontakts mit dem Hersteller unmittelbar nach dem ersten Auftreten eines Fehlers
- mangelnder Vertrautheit und/oder Erfahrung der Besatzung
- Betrieb des BWMS außerhalb seiner Betriebs- oder Systemauslegungsgrenzen (SDL).

#### **4. Handlungsempfehlungen**

Für Schiffe mit vorhersehbarer BWMS-Funktionseinschränkung (aber ohne Totalausfall des Systems):

Ballastwasseraufnahme:

- Bemühung um ein mobiles BWMS (z.B.: DAMEN InvaSave, BAWAT/DAMEN Containerlösung), um nur D-2-konformes Ballastwasser aufzunehmen;
- Tide abwarten
- Nur Minimalmenge BW aufnehmen und Aufnahme der erforderlichen Restmenge, sobald die Wasserbedingungen dies zulassen (z. B. Tide oder Ortswechsel).
- Verlangsamte Aufnahme des BW + Spülen des Filters (dauert länger)
- Erhöhung der UV-Intensität bei UV-BWMS, ggf. auf USCG-Modus umstellen, der eine höhere Intensität bereitstellt

Ballastwasserabgabe:

- Die vorgegebene Handlungsreihenfolge nach „contingency measures plan“ ist einzuhalten
- Auffanglösungen von Drittunternehmen (z.B.: DAMEN InvaSave) sind eine Option, brauchen aber zeitlichen Vorlauf für die Organisation durch das betroffene Schiff. Hinweis an das Schiff: Der Versuch der Beschaffung ist zu dokumentieren (Kontrolle ggf. im Nachgang).
- Umpumpen (discharge) auf ein anderes Schiff (z.B. der gleichen Reederei oder auf Feeder/Barges) ist grundsätzlich möglich.

Rostock, den 26.07.2024

Hafenbehörde Rostock

Im Auftrag

Falk Zachau

  
Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Die Oberbürgermeisterin  
Hafen- und Seemannsamt  
Hafenkapitän  
Ost-West-Straße 8  
18147 Rostock