

Nr. 187 Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.288(71), „Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 10. Dezember 2018
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.288(71), „Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

**Entschließung MEPC.288(71)
(angenommen am 7. Juli 2017)**

**Richtlinien für den
Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt,

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch internationale Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden,

sowie gestützt auf die Tatsache, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (das Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschließungen angenommen hat,

in Hinblick darauf, dass nach Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe der Anlage des Übereinkommens durchgeführt werden darf,

sowie in Hinblick darauf, dass in Regel B-4 der Anlage des Ballastwasser-Übereinkommens die Bedingungen beschrieben sind, unter denen der Ballastwasser-Austausch durchgeführt werden muss, wobei die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind,

ferner in Hinblick auf Entschließung MEPC.124(53), mit der der Ausschuss die *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch (G6)* angenommen hat und beschlossen hat die Richtlinien einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen,

nach der bei seiner siebzigsten Tagung erfolgten Übereinstimmung darin die Richtlinien (G6) zu überarbeiten, um das Ballastwasser-Berichtsformular im Anhang 1 der *Guidelines for the control and management of ships'*

ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens (Entschließung A.868(20)) aufzunehmen,

nach erfolgter Prüfung des Entwurfs der überarbeiteten *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch (G6)* bei seiner einundsiebzigsten Tagung,

- 1 nimmt die *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)* (die Richtlinien von 2017 (G6)), wie sie in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben sind, an;
- 2 fordert die Regierungen dazu auf die Richtlinien von 2017 (G6) so bald wie möglich oder dann, wenn das Übereinkommen für sie geltend wird, anzuwenden;
- 3 stimmt zu die Richtlinien von 2017 (G6) angesichts der gemachten Erfahrungen bei ihrer Anwendung einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen;
- 4 hebt die Richtlinien auf, die mit Entschließung MEPC.124(53) angenommen wurden.

Anlage

**Richtlinien für den
Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)**

1 Einleitung

- 1.1 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, Eignern und Betreibern von Schiffen eine allgemeine Anleitung für die Entwicklung schiffsspezifischer Verfahren zur Durchführung des Ballastwasser-Austauschs zu geben. Wann immer dies möglich ist, müssen Eigner und Betreiber von Schiffen die Hilfe von Klassifikationsgesellschaften oder befähigten Besichtigern in Anspruch nehmen, um Ballast-Austauschverfahren für unterschiedliche Wetter-, Ladungs- und Stabilitätsbedingungen zuzuschneiden. Die Anwendung von Prozessen und Verfahren der Ballastwasser-Behandlung ist der Kernpunkt der Lösung zur Verhinderung, Verringerung und letztlich vollständigen Beseitigung der Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger. Der Ballastwasser-Austausch stellt in Verbindung mit bewährten Verfahren zur Ballastwasser-Behandlung ein Mittel dar, um zur Erreichung dieser Lösung beizutragen.
- 1.2 Der Ballastwasser-Austausch wirft eine Reihe von Sicherheitsfragen auf, die sowohl das Schiff als auch seine Besatzung betreffen. Diese Richtlinien sollen eine Anleitung für die sicherheitsbezogenen und betrieblichen Aspekte des Ballastwasser-Austauschs auf See geben.
- 1.3 Angesichts der Tatsache, dass es verschiedene Schiffstypen gibt, bei denen ein Ballastwasser-Austausch auf See erforderlich sein kann, ist die Bereitstellung spezifischer Richtlinien für jeden Schiffstyp nicht durchführbar. Die Schiffseigner sind aufgerufen, die zahlreichen, für ihr Schiff geltenden Variablen zu berücksichtigen. Zu diesen Variablen zählen Typ und Größe des Schiffes, Anordnung der Ballasttanks und der dazugehörigen Pumpensysteme, Fahrtgebiete und damit verbundene Wetterbedingungen, Vorschriften des Hafenstaates und Besatzung.

Anwendung

1.4 Die Richtlinien gelten für alle am Ballastwasser-Austausch Beteiligten, einschließlich Eigner und Betreiber von Schiffen, Konstrukteure, Klassifikationsgesellschaften und Schiffbauer. Die Betriebsabläufe und Anleitungen, die die in diesen Richtlinien aufgeworfenen Fragen aufnehmen, müssen sich im Ballastwasser-Behandlungsplan des Schiffes wiederfinden.

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Übereinkommen) und „Ballastwassertank“ bezeichnet jeden Tank, Laderaum oder Raum, der für die Beförderung von Ballastwasser benutzt wird.

3 Verantwortlichkeiten

3.1 Die Eigner und Betreiber von Schiffen müssen vor dem Ballastwasser-Austausch sicherstellen, dass alle mit der oder den an Bord verwendeten Methode(n) des Ballastwasser-Austauschs verbundenen Sicherheitsaspekte berücksichtigt worden sind und dass sich entsprechend ausgebildetes Personal an Bord befindet. Es muss in regelmäßigen Abständen eine Überprüfung der Sicherheitsaspekte, der Eignung der verwendeten Austauschmethoden und der Aspekte im Zusammenhang mit der Ausbildung der Besatzung erfolgen.

3.2 Der Ballastwasser-Behandlungsplan muss die Pflichten der Hauptkontrolleure an Bord, die den Ballastwasser-Austausch auf See vornehmen, beinhalten. Dieses Personal muss mit den Sicherheitsaspekten des Ballastwasser-Austauschs und insbesondere mit der an Bord ihres Schiffes verwendeten Austauschmethode und den mit dieser Methode verbundenen besonderen Sicherheitsaspekten umfassend vertraut sein.

3.3 Wenn der Kapitän in Übereinstimmung mit Regel B-4 Absatz 4 des Übereinkommens vernünftigerweise entscheidet, dass die Durchführung des Ballastwasser-Austauschs wegen Schlechtwetters, der Bauart des Schiffes, der Spannung, einer Störung oder eines Ausfalls der Ausrüstung oder wegen eines anderen außergewöhnlichen Umstandes die Sicherheit oder Stabilität des Schiffes oder die Sicherheit seiner Besatzung oder seiner Fahrgäste gefährden würde, ist das Schiff nicht zur Erfüllung der Regeln B-4 Absatz 1 und 2 verpflichtet.

- .1 Wenn ein Schiff den Ballastwasser-Austausch aus den obengenannten Gründen nicht durchführt, so sind diese Gründe im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.
- .2 Der betreffende Hafen- oder Küstenstaat kann verlangen, dass das Einleiten von Ballastwasser in Übereinstimmung mit den von ihm festgelegten Verfahren erfolgt, wobei die *Richtlinien für zusätzliche Maßnahmen einschließlich Notfallsituationen (G13)* zu berücksichtigen sind.

3.4 Wenn ein Hafenstaat bestimmte Informationen zu der Behandlung des Ballastwassers auf einem

Schiff, das einen Hafen, Offshore-Umschlagplatz oder ein Ankergebiet in diesem Hafenstaat anläuft, verlangt, kann ein ausgefülltes Ballastwasser-Berichtsformular, wie es im Anhang wiedergegeben ist, vor Einlaufen in diesen Hafenstaat innerhalb eines von dem Hafenstaat verlangten Zeitrahmens eingereicht werden.

4 Vorschriften für den Ballastwasser-Austausch

4.1 Der Ballastwasser-Austausch in Tiefseegebieten oder auf offener See stellt ein Mittel dar, um die Wahrscheinlichkeit zu begrenzen, dass schädliche Wasserorganismen und Krankheitserreger mit dem Ballastwasser von Schiffen eingeschleppt werden.

4.2 Regel D-1 des Übereinkommens verlangt, dass

- .1 Schiffe, die den Ballastwasser-Austausch nach dieser Regel durchführen, eine effektive Volumenerneuerung von mindestens 95 Prozent des Ballastwassers erreichen müssen; und
- .2 bei Schiffen, die das Ballastwasser mit der Durchpumpmethode austauschen, ein dreimaliges Durchpumpen des Volumens jedes Ballastwassertanks als Erfüllung der in Absatz 1 bezeichneten Norm gilt. Wird das Volumen weniger als drei Mal durchgepumpt, so kann dies anerkannt werden, sofern das betreffende Schiff nachweisen kann, dass ein Austausch von mindestens 95 Prozent des Ballastwasser-Volumens erreicht worden ist.

4.3 Es gibt drei Methoden für den Ballastwasser-Austausch, die von der Organisation beurteilt und anerkannt worden sind. Bei den drei Methoden handelt es sich um die Lenzen-Füllen-Methode, die Durchflussmethode und die Verdünnungsmethode. Die Durchflussmethode und die Verdünnungsmethode gelten als „Durchpump“-Methoden.

4.4 Die drei anerkannten Methoden lassen sich folgendermaßen beschreiben:

- .1 **Lenzen-Füllen-Methode** – ein Prozess, bei dem ein zur Beförderung von Ballastwasser vorgesehener Ballasttank zunächst gelenzt und dann mit dem ersetzenden Ballastwasser gefüllt wird, um einen Austausch von mindestens 95 Prozent des Ballastwasser-Volumens zu erreichen.
- .2 **Durchflussmethode** – ein Prozess, bei dem das ersetzende Ballastwasser in einen zur Beförderung von Ballastwasser vorgesehenen Ballasttank gepumpt wird, wobei das Wasser durch einen Überlauf oder andere Einrichtungen strömen kann.
- .3 **Verdünnungsmethode** – ein Prozess, bei dem das ersetzende Ballastwasser an der Oberseite des zur Beförderung von Ballastwasser vorgesehenen Ballasttanks bei gleichzeitiger Einleitung an der Unterseite mit gleicher Einleitrate und mit Beibehaltung eines gleichbleibenden Wasserstands im Tank während des gesamten Austauschvorgangs eingefüllt wird.

- 5 Sicherheitsvorkehrungen im Zusammenhang mit dem Ballastwasser-Austausch**
- 5.1 Es gibt drei von der Organisation anerkannte Methoden zur Durchführung des Ballastwasser-Austauschs. Jede Methode besitzt besondere Sicherheitsaspekte, die bei der Auswahl der auf einem bestimmten Schiff verwendeten Methode(n) berücksichtigt werden müssen.
- 5.2 Bei der erstmaligen Festlegung der Methode(n) des Ballastwasser-Austauschs auf einem bestimmten Schiff muss eine Beurteilung vorgenommen werden, die Folgendes beinhalten muss:
- .1 die Sicherheitsspannen für Stabilität und Festigkeit unter zulässigen Betriebszuständen auf See nach den genehmigten Stabilitätsunterlagen und dem Ladehandbuch für die einzelnen Schiffstypen. Es müssen ebenfalls die Belastungszustände und die vorgesehene(n) Methode(n) des Ballastwasser-Austauschs berücksichtigt werden;
 - .2 die Ballastpump- und -leitungssysteme unter Berücksichtigung der Anzahl der Ballastpumpen und deren Kapazitäten sowie der Größe und Anordnung der Ballastwassertanks; und
 - .3 Verwendbarkeit und Fassungsvermögen der Tanköffnungen und Überlaufeinrichtungen für die Durchflussmethode, Verwendbarkeit und Aufnahmevermögen von Überlaufstellen an den Tanks, Vermeidung von Unter- und Überdruck in den Ballasttanks.
- 5.3 Folgendes muss besonders berücksichtigt werden:
- .1 die Stabilität, die zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein muss und die nicht unter den von der Organisation empfohlenen oder von der Verwaltung vorgeschriebenen Werten liegen darf;
 - .2 die Längs- und gegebenenfalls die Torsionsspannungswerte, die die zulässigen Werte im Hinblick auf die vorherrschenden Seeverhältnisse nicht überschreiten dürfen;
 - .3 der Ballast-Austausch in Tanks, in denen beträchtliche strukturelle Belastungen durch das Schwappen von Flüssigkeiten in den teilweise gefüllten Tanks entstehen können, ist bei günstigen See- und Wellenverhältnissen durchzuführen, um auf diese Weise die Gefahr einer Beschädigung des Schiffsverbands zu verringern;
 - .4 durch Wellen verursachte Erschütterungen des Schiffskörpers, wenn ein Ballastwasser-Austausch durchgeführt wird;
 - .5 Beschränkungen der zur Verfügung stehenden Methoden für den Ballastwasser-Austausch in Abhängigkeit von den See- und Wetterverhältnissen;
 - .6 Tiefgang und Trimm vorne und hinten unter besonderer Berücksichtigung der Sicht von der Brücke, des Slammings, des Eintauchens des Propellers und des Mindesttiefgangs vorne; und
 - .7 zusätzliche Arbeitsbelastungen für Kapitän und Besatzung.
- 5.4 Nach einer Beurteilung der anzuwendenden Austauschmethode oder -methoden für ein bestimmtes Schiff müssen dem Schiff die entsprechenden Verfahren, Anweisungen und Informationen für die im Ballastwasser-Behandlungsplan festgelegte(n) Methode(n) für den Schiffstyp zur Verfügung gestellt werden. Zu den Verfahren, Anweisungen und Informationen im Ballastwasser-Behandlungsplan können unter anderem die folgenden gehören:
- .1 Vermeidung von Über- und Unterdruck in den Ballasttanks;
 - .2 Auswirkung freier Flüssigkeitsoberflächen auf die Stabilität sowie die Belastungen durch Schwappen der Teilfüllungen auf die Tanks zu irgendeinem Zeitpunkt;
 - .3 Aufrechterhaltung einer ausreichenden Intakstabilität in Übereinstimmung mit geprüften Stabilitätsunterlagen;
 - .4 zulässige Festigkeitsgrenzen von Scherkräften und Biegemomenten für den Seebetrieb in Übereinstimmung mit einem genehmigten Ladehandbuch;
 - .5 Drehkräfte;
 - .6 Tiefgang und Trimm vorne und hinten unter besonderer Berücksichtigung der Sicht von der Brücke, des Eintauchens des Propellers und des Mindesttiefgangs vorne;
 - .7 durch Wellen verursachte Erschütterungen des Schiffskörpers, wenn ein Ballastwasser-Austausch durchgeführt wird;
 - .8 wasser- und wetterdichte Verschlussvorrichtungen (z.B. Mannlöcher), die während des Ballastwasser-Austauschs gegebenenfalls geöffnet sein müssen, sind erneut zu sichern;
 - .9 maximale Pump-/Durchflussmengen, um sicherzustellen, dass der Tank keinem Druck ausgesetzt ist, der größer ist als der Druck, für den er entworfen wurde;
 - .10 interne Ballastverlagerung;
 - .11 zulässige Wetterbedingungen;
 - .12 Wetterberatung für Gebiete, die zu bestimmten Jahreszeiten von Wirbelstürmen, Taifunen, Orkanen oder schwerer Vereisung betroffen sind;
 - .13 Eintragungen über das Füllen mit und/oder die Abgabe von Ballast und/oder die interne Ballastverlagerung;
 - .14 Alarm- und Einsatzverfahren für Situationen, die den Ballastwasser-Austausch auf See beeinträchtigen können, einschließlich sich verschlechternder Wetterbedingungen, Ausfall von Pumpen sowie Stromausfall;
 - .15 Zeit, die benötigt wird, um den Ballastwasser-Austausch bei jedem Tank oder einer entsprechenden Abfolge von Tanks abzuschließen;
 - .16 fortwährende Überwachung des Ballastwasservorgangs; diese Überwachung muss die Pumpen, die Füllstände der Tanks, den Lei-

- tungs- und Pumpendruck, die Stabilität und die Spannungen einbeziehen;
- .17 eine Auflistung der Umstände, unter denen kein Ballastwasser-Austausch vorgenommen werden darf. Diese Umstände können sich aus kritischen Ausnahmesituationen oder aus Fällen höherer Gewalt aufgrund von Schlechtwetter, bekannten Ausrüstungsausfällen oder -mängeln oder jedweden anderen Umständen ergeben, bei denen Menschenleben oder die Sicherheit des Schiffes in Gefahr sind;
- .18 Der Ballastwasser-Austausch auf See ist bei Frostwetter zu vermeiden. Wenn dies jedoch als unbedingt erforderlich erachtet wird, muss den Risiken verbunden mit dem Gefrieren von Auslassvorrichtungen in der Außenhaut, Luftrohren, Ballastsystemventilen zusammen mit ihren Kontrollvorrichtungen und der Eisbildung an Deck besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden; und
- .19 die Sicherheit der Besatzung, einschließlich Vorsichtsmaßnahmen, die erforderlich sein können, wenn die Besatzung nachts, bei schwerem Wetter, bei Überfluten des Decks durch Ballastwasser und bei Frostwetter an Deck arbeiten muss. Diese Bedenken können in Zusammenhang stehen mit der Sturz- und Verletzungsgefahr der Besatzungsmitglieder aufgrund der rutschigen, nassen Oberfläche der Decks, wenn das Deck von Wasser überflutet wird, sowie mit dem direkten Kontakt mit dem Ballastwasser, was die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz angeht.
- 5.5 Während der Phasen des Ballastwasser-Austauschs kann es vorkommen, dass vorübergehend eines oder mehrere der folgenden Kriterien nicht in jeder Hinsicht erfüllt oder schwer aufrechterhalten werden kann oder können:
- .1 Normen betreffend die Sicht von der Brücke (Regel V/22 SOLAS);
 - .2 Eintauchen des Propellers; und
 - .3 Mindesttiefgang vorne.
- 5.6 Da die Auswahl zulässiger Ballastwasser-Austauschphasen für die meisten Schiffe beschränkt ist, können jene Austauschphasen, bei denen die Kriterien vorübergehend nicht erfüllt sind, nicht immer ausgeschlossen werden. Die praktische Alternative bestünde darin, solche Phasen unter der Voraussetzung zu akzeptieren, dass eine entsprechende Anmerkung im Ballastwasser-Behandlungsplan vorgesehen wird, um den Kapitän des Schiffes darauf aufmerksam zu machen. Die Anmerkung würde den Kapitän über die Art der vorübergehenden Nichterfüllung unterrichten sowie darüber, dass zusätzliche Planungen erforderlich sein können und dass entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu treffen sind, wenn solche Phasen genutzt werden.
- 5.7 Bei der Planung eines Ballastwasser-Austauschvorgangs, der Phasen beinhaltet, bei denen die Kriterien für das Eintauchen des Propellers, den Mindesttiefgang und/oder Mindesttrimm sowie für die Sichtverhältnisse von der Brücke zeitweise nicht erfüllt werden können, muss der Kapitän Folgendes bewerten:
- .1 Dauer und Zeit(en) während des Betriebsvorgangs, in denen eines der Kriterien nicht erfüllt wird;
 - .2 Auswirkungen auf die Navigations- und Manövrierfähigkeit des Schiffes; und
 - .3 benötigte Zeit zum Abschluss des Betriebsvorgangs.
- 5.8 Eine Entscheidung über die Fortsetzung des Betriebsvorgangs muss nur getroffen werden, wenn davon auszugehen ist, dass
- .1 das Schiff sich in offenen Gewässern befindet;
 - .2 die Verkehrsdichte gering ist;
 - .3 eine verstärkte Schiffswache aufrechterhalten wird, die nötigenfalls einen zusätzlichen Ausguck nach vorne beinhaltet mit ausreichender Kommunikation mit der Kommandobrücke;
 - .4 die Manövrierfähigkeit des Schiffes nicht durch Tiefgang und Trimm und/oder das Eintauchen des Propellers in diesem Übergangszeitraum über Gebühr beeinträchtigt wird; und
 - .5 die allgemeinen Wetter- und Seegangsbedingungen geeignet sind und sich voraussichtlich nicht verschlechtern werden.
- 5.9 Auf Öltankschiffen können getrennter Ballast und sauberer Ballast auf See unterhalb der Wasserlinie mit Pumpen eingeleitet werden, wenn der Ballastwasser-Austausch gemäß den Bestimmungen der Regel D-1 Absatz 1 des Übereinkommens durchgeführt wird, vorausgesetzt die Oberfläche des Ballastwassers ist unmittelbar vor dem Einleiten entweder durch Inaugenscheinnahme oder durch andere Mittel untersucht worden, um sicherzustellen, dass keine Verunreinigung mit Öl stattgefunden hat.
- 6 Ausbildung und Unterweisung der Besatzung**
- 6.1 Eine angemessene Ausbildung der Schiffskapitäne und Besatzungen muss Anweisungen zu den Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit Ballastwasser-Austausch auf der Grundlage der in diesen Richtlinien enthaltenen Informationen beinhalten. Hierbei ist eine Unterweisung zum Ballastwasser-Behandlungsplan, einschließlich der Vornahme der erforderlichen Eintragungen, vorzusehen.
- 6.2 Die am Ballastwasser-Austausch auf See beteiligten Schiffsoffiziere und Besatzungsmitglieder müssen in den folgenden Bereichen in angemessener Weise geschult und eingewiesen sein:
- .1 Ballastpumpen- und -leitungseinrichtungen des Schiffes, Lage der dazugehörigen Luft- und Peilrohre, Lage aller Abteilungs- und Tanksaugstellen und -leitungen, die diese mit den Ballastpumpen des Schiffes verbinden und im Fall der Durchflussmethode für den Ballast-

- wasser-Austausch die Öffnungen, die für das Freisetzen von Wasser an der Tankoberseite benutzt werden, zusammen mit den Auslassvorrichtungen in der Außenhaut;
- .2 Methode, um sicherzustellen, dass die Peilrohre frei sind und die Luftrohre und ihre Rückschlagvorrichtungen sich in einem guten Zustand befinden;
- .3 die unterschiedlichen Zeiten, die erforderlich sind, um die verschiedenen Betriebsvorgänge beim Ballastwasser-Austausch durchzuführen, einschließlich der Zeit zur Befüllung der einzelnen Tanks;

- .4 Methode(n), die zum Ballastwasser-Austausch auf See eingesetzt werden, gegebenenfalls unter besonderer Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen; und
- .5 Notwendigkeit einer fortwährenden Überwachung der Betriebsvorgänge beim Ballastwasser-Austausch.

7 Künftige Überlegungen im Zusammenhang mit dem Ballastwasser-Austausch

Diese Richtlinien können im Lichte möglicher technischer Entwicklungen bei den Methoden des Ballastwasser-Austauschs und neuen Möglichkeiten der Behandlung von Ballastwasser revidiert und aktualisiert werden.

Anhang

Beispiel eines Ballastwasser-Berichtsformulars

Datum der Übermittlung (TT/MM/JJJJ): _____ Uhrzeit der Übermittlung (24:00 GST): _____ GEÄNDERTES FORMULAR: Ja Nein

1. Schiffsdaten	2. Reisedaten	3. Ballastwasser-Verwendung und -Fassungsvermögen		
Schiffsname:	Ankunftshafen:			
IMO-Nummer:	Ankunftsdatum (TT/MM/JJJJ):	Gesamtes Ballastwasser an Bord:		
Eigner:	Beauftragter:	Volumen	Einheiten	Anzahl Tanks und Laderäume mit Ballast
Typ:	Letzter Hafen: Land:		m ³	
BRZ:	Nächster Hafen: Land:	Gesamt-Ballastwasser-Fassungsvermögen:		
Baudatum (TT/MM/JJJJ):	Nächster Hafen (2): Land:	Volumen	Einheiten	Gesamtzahl Ballasttanks und -laderäume auf dem Schiff
Flagge:	Nächster Hafen (3): Land:		m ³	

4. Ballastwasser-Behandlung

Gesamte Anzahl einzuleitende Ballastwassertanks:

Von den einzuleitenden Tanks wurden wie viele: ausgetauscht: mit einem Ballastwasser-Behandlungssystem aufbereitet:

Wenn ein Ballastwasser-Behandlungssystem verwendet wurde, bitte geben Sie an welches (Hersteller, Modell):

Falls keine Ballastwasser-Behandlung durchgeführt wurde, geben Sie an warum nicht:

Zugelassener Ballastwasser-Behandlungsplan an Bord? JA NEIN

Wird der Behandlungsplan umgesetzt? JA NEIN

Ballastwasser-Tagebuch an Bord? JA NEIN

Führt das Schiff ein Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung mit: JA NEIN

Datum der Ausstellung (TT/MM/JJJJ): _____ Ablaufdatum (TT/MM/JJJJ): _____

Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat: _____ Ort der Ausstellung: _____

Datum, an dem es erforderlich ist Regel D-2 einzuhalten (TT/MM/JJJJ): _____

5. Ballastwasser-Geschichte: auf Seite 2 ALLE TANKS/LADERÄUME EINTRAGEN, die an Bord aufgenommenes Wasser umfassen, um Trimm, Krängung, Tiefgang, Stabilität oder Spannung des Schiffes zu regulieren, ungeachtet der Einleitvorhaben bezüglich des Ballastwassers. Anmerkung: Die BW-Quellen sind die letzten BW-Aufnahmen vor jedweden Verfahren zur Ballastwasser-Behandlung.

6. Name und Anrede des verantwortlichen Offiziers:

Schiffsname: _____ IMO-Nummer: _____ Ankunftsdatum: _____

Tanks/ Lade- räume Einzel- nenennung bei meh- reren Quellen/ Tanks	Fas- sungs- vermö- gen des Tanks	BW-QUELLEN		Der- zeitiges Volumen (m ³)	BW-BEHANDLUNGSVERFAHREN						VORGESCHLAGENE BW-EINLEITUNG				
		Datum TT/MM/ JJJJ	Hafen od. Längen- & Brei- tengrad		Datum TT/MM/ JJJJ	Anfangs- punkt* Längen- & Brei- tengrad	End- punkt* Längen- & Brei- tengrad	genutz- tes Volumen* (m ³)	% Aus- tausch*	Methode (VM/ LFM/ DM/B)	Salinität (PSU)	Datum TT/MM/ JJJJ	Hafen od. Längen- & Brei- tengrad	Volumen (m ³)	Salinität (PSU)

Ballastwassertank-Schlüssel: Vorpiek = VP, Hinterpiek = HP, Doppelboden: DB, Seitentank = ST, oberer Seitentank = OST, Laderaum = LR, Andere = A.
Methoden: VM = Verdünnungsmethode, LFM = Lenzen-Füllen-Methode, DM = Durchflussmethode, B = Behandlung.
Spalten mit (*) sind nur auszufüllen, wenn ein Austausch durchgeführt wurde.

(VkBl. 2018 S. 909)