

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 28 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

ZJZ – ZJZ	WESTFAELISCHE PROVINZIAL VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Provinzial-Allee 1 48159 Münster 0251-219-0
ZKB – ZKD	WUERTTEMBERGISCHE VERSICHERUNG AG	Gutenbergstraße 30 70176 Stuttgart 0711-662-0
ZKE – ZKE	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55+ 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
ZKG – ZKG	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
ZKH – ZKH	SPARKASSEN-VERSICHERUNG SACHSEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	An der Flutrinne 12 01139 Dresden 0351-4235-0
ZKK – ZKK	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZKT – ZKT	NUERNBERGER BEAMTEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-5 31-5
ZKX – ZKX	HANSEMERKUR ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Siegfried-Wedells-Platz 1 20354 Hamburg 040-41 19-0
ZLE – ZLE	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZLG – ZLG	LVM LANDWIRTSCHAFTLICHER VERSICHERUNGS- VEREIN MÜNSTER	Koide-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
ZLJ – ZLJ	GEGENSEITIGKEIT VERSICHERUNG OLDENBURG	Osterstraße 15 26122 Oldenburg 0441-9236-0
ZLO – ZLO	HDI-GERLING FIRMAN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethoret 2 30659 Hannover 0511-645-0

Die mit "*" versehenen Mitgliedsunternehmen geben Verlängerungspolizen aus.

(VkBli. 2011 S. 227)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 69 Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

Am 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-

Organisation (IMO) mit der Entschließung MEPC.150(55) die „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“ verabschiedet.

Das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) enthält in seiner Regel B-5 Bestimmungen zur Sediment-Behandlung von Schiffen. Demnach sollen im Jahr 2009 oder später gebaute Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückhalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme bieten.

Eine Anleitung für die Entwicklung des Baus und der Ausrüstung von Schiffen, um diese Ziele zu erreichen und dadurch die Wahrscheinlichkeit der Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern, bieten die „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“.

Die Richtlinien werden im Anschluss an die allgemeine Bekanntmachung (VkBli. 2011 S. 133) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14.03.2011
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Katharina Schmidt

**Entschließung MEPC.150(55)
angenommen am 13. Oktober 2006**

Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

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 die internationalen Übereinkünfte 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 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen von 2004 (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschlüssen angenommen hat;

in Kenntnis der Tatsache, 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;

ferner in Kenntnis der Tatsache, dass nach Regel B-5 Absatz 2 des Ballastwasser-Übereinkommens im Jahr

2009 oder später gebaute Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein sollen, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückhalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien bieten;

sowie in Kenntnis der Tatsache, dass die von der Internationalen Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen beschlossene Entschließung 1 die Organisation aufforderte, diese Richtlinien als dringliche Angelegenheit zu erarbeiten;

nach Prüfung des von der Arbeitsgruppe „Ballastwasser“ erarbeiteten Entwurfs der „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“ in seiner fünfundfünfzigsten Sitzung und der vom Unterausschuss „Flüssige Massengüter und Gase“ in seiner zehnten Sitzung abgegebenen Empfehlung –

1. nimmt die in der Anlage dieser Entschließung wiedergegebenen „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen“ an;
2. fordert die Regierungen auf, diese Richtlinien so bald wie möglich oder wenn das Übereinkommen für sie gilt, anzuwenden;
3. stimmt zu, diese Richtlinien zu beobachten.

Anlage

Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

1 Zweck

- 1.1 Regel B-5 Absatz 2 des Übereinkommens schreibt vor, dass die in Regel B-3 Absatz 3 bis 5 bezeichneten Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein sollen, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückhalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und sie sollen einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung dieser Richtlinien bieten. Die in Regel B-3 Absatz 1 des Übereinkommens bezeichneten Schiffe sollen unter Berücksichtigung dieser Richtlinien auch Regel B-5 Absatz 2, soweit durchführbar, entsprechen.
- 1.2 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, Entwurfsingenieuren, Schiffbauern, Eigentümern und Betreibern von Schiffen eine Anleitung für die Entwicklung des Baus und der Ausrüstung des Schiffes zu geben, um die Ziele des Absatzes 1.1 zu erreichen und dadurch die Wahrscheinlichkeit der Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern.
- 1.3 Es kann ein Widerspruch zwischen Maßnahmen zur Vorbeugung von Sedimentansammlungen und Maßnahmen zur Verhütung des Einleitens schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger bestehen.

2 Einleitung

- 2.1 Wasser, das als Schiffsballastwasser aufgenommen wird, kann feste Schwemmstoffe enthalten, die sich, nachdem das Wasser im Ballasttank zur Ruhe gekommen ist, am Tankboden und an anderen inneren Bauteilen absetzen.
- 2.2 Wasserorganismen können sich auch aus dem Ballastwasser absetzen und in den Sedimenten fortbestehen. Diese Organismen können noch lange Zeit überleben nachdem das Wasser, in dem sie sich ursprünglich befanden, bereits abgelassen wurde. Sie können so aus ihrem natürlichen Lebensraum in einen anderen Hafen oder ein anderes Gebiet überführt werden, wo sie die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen beeinträchtigen oder schädigen können.
- 2.3 Nach Regel B-5 Absatz 1 müssen alle Schiffe gemäß den Ballastwasser-Behandlungsplänen aus den Räumen, die zur Beförderung von Ballastwasser bestimmt sind, Sedimente entfernen und entsorgen. Diese Richtlinien zielen darauf ab, Entwurfsingenieure, Schiffbauer, Eigentümer und Betreiber von Schiffen beim Entwurf von Schiffen zu unterstützen, um die Sedimentbildung auf ein Mindestmaß zu verringern. Eine Anleitung für die Sediment-Behandlung ist in den „Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)“ enthalten.

3 Begriffsbestimmungen

- 3.1 Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen („Übereinkommen“).
- 3.2 Ballastwassertank – Im Sinne dieser Richtlinien bezeichnet der Ausdruck „Ballastwassertank“ jeden Tank, Laderaum oder Raum, der für die Beförderung von Ballastwasser, wie in Artikel 1 des Übereinkommens festgelegt, benutzt wird.

4 Entwurf für die Verringerung von Sedimentansammlungen

- 4.1 Ballastwassertanks und ihr innerer Aufbau sollen so entworfen werden, dass eine Ansammlung von Sedimenten in einem Ballasttank vermieden wird. Soweit durchführbar, sollen folgende Aspekte beim Entwurf von Ballasttanks berücksichtigt werden:
 - .1 horizontale Flächen sind, wo immer dies möglich ist, zu vermeiden;
 - .2 bei der Anbringung von Stirnversteifungen an den Längsspannten soll darauf geachtet werden, dass die Stirnversteifungen unterhalb der horizontal verlaufenden Flächen angebracht werden, um ein Abfließen von den Versteifungen zu ermöglichen.
 - .3 es ist dafür zu sorgen, dass durch Pumpkräfte oder durch die Schwerkraft induzierte Wasserströmungen an horizontal oder beinahe horizontal verlaufenden Flächen vorbeigeführt werden, damit bereits abgelagerte Sedimente wieder gelöst werden;
 - .4 wo horizontale Stringer oder Stege benötigt werden, müssen die Abflussöffnungen möglichst

- groß sein, insbesondere, wenn Fußstützen an den Kanten angebracht sind, wo horizontale Stringer als Laufstege benutzt werden, um auf diese Weise ein rasches Abfließen des Wassers zu ermöglichen, wenn der Wasserspiegel im Tank fällt;
- .5 bei der Anbringung von Innenträgern, Längsspannten, Versteifungsrippen, Zwischenplatten und Böden sollen zusätzliche Abflussöffnungen vorgesehen werden, die ein möglichst ungehindertes Abfließen des Wassers beim Ablassen und Restlezen ermöglichen;
 - .6 wenn Innenbauteile gegen Schotten stoßen, soll der Einbau so erfolgen, dass die Bildung von stehendem Wasser oder Sedimentansammlungen vermieden wird;
 - .7 an den Verbindungen der Innenboden- (Tankdecken-) Längsspannten oder der Zwischenplatten und Böden sollen Ausschnitte vorgesehen werden, um eine gute Luftzirkulation und somit das Austrocknen eines leeren Tanks zu ermöglichen. Dadurch kann die Luft beim Füllen durch das Luftrohr entweichen, so dass möglichst wenig Luft im Tank eingeschlossen wird;
 - .8 Rohrsysteme sollen so entworfen werden, dass bei der Abgabe von Ballast das im Tank befindliche Wasser möglichst stark aufgewühlt wird, damit sich durch die Wasserbewegung die Sedimente wieder auflösen;
 - .9 die Strömungsmuster in Ballastwassertanks sollen (zum Beispiel mittels der Rechnergestützten Strömungsdynamik (CFD)) untersucht und geprüft werden, um beim Entwurf des Innenaufbaus ein wirksames Spülen vorzusehen. Der Umfang der Innenbauteile in Doppelbodentanks reduziert die Möglichkeiten einer Verbesserung der Fließmuster. Das hydrodynamische Verhalten des Ballasttanks ist von entscheidender Bedeutung für das Ausspülen von Sedimenten.
- 4.2 Entwürfe, die sich auf die Wasserströmung zum Lösen von Sedimenten stützen, sollen, soweit möglich, kein Eingreifen des Menschen vorsehen, um so die Arbeitsbelastung der Schiffsbesatzung beim Betrieb des Systems auf ein Mindestmaß zu beschränken.
 - 4.3 Die Vorteile eines Entwurfskonzepts zur Verringerung von Sedimentansammlungen bestehen darin, dass beim Lenzen von Ballastwasser ein großer Teil der Sedimente entfernt wird und nur eine geringe Menge an Sedimenten im Tank verbleibt und somit eine Verringerung oder Entfernung der Sedimente durch andere Mittel nicht erforderlich ist.
 - 4.4 Beim Entwurf aller Schiffe soll darauf geachtet werden, dass ein sicherer Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme vorhanden ist.
 - 4.5 Der Entwurf von Ballastwassertanks soll den Einbau von Ansaugstellen für Wasser auf Hoher See an jeder Tankseite ermöglichen.
 - 4.6 Wenn dies möglich ist, soll eine Ausrüstung zur Entfernung von Schwebstoffen bei der Wasseraufnahme eingebaut werden.

(VkBli. 2011 S. 234)

Nr. 70 Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)

Am 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Entschließung MEPC.151(55) die „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)“ verabschiedet.

Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, den Hafenstaaten eine Anleitung für die Ermittlung, Bewertung und Festlegung von Seegebieten zu geben, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) durchführen können.

Die Richtlinien werden im Anschluss an die allgemeine Bekanntmachung (VkBli. 2011 S. 133) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14.03.2011
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Katharina Schmidt

**Entschließung MEPC.151(55)
angenommen am 13. Oktober 2006**

Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)

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 die internationalen Übereinkünfte 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 (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschlüssen verabschiedet hat;

in Kenntnis der Tatsache, 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;