

Per E-Mail

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
WS 22 – Klima- und Umweltangelegenheiten in der
Seeschifffahrt, BSH

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

**Herausforderungen bei der Einhaltung der Vorgaben durch die
Ballastwasserkonvention**

Sehr geehrte Frau [REDACTED]
sehr geehrte Damen und Herren,

wir erlauben uns Sie in einer dringenden Angelegenheit zu kontaktieren, die viele unserer Mitgliedsunternehmen vor erhebliche operative und finanzielle Herausforderungen stellt.

Gemäß den rechtlichen Vorgaben des Ballastwasser-Übereinkommens (BWM) sind Schiffe dazu verpflichtet, den D-2-Standard einzuhalten, der die maximale Konzentration lebender Organismen und mikrobieller Indikatoren im Ballastwasser regelt. Die Installation und der Betrieb von zertifizierten Ballastwasser-Behandlungsanlagen ist hierbei defacto die einzige verfügbare Option, um diese Anforderungen zu erfüllen. Die Einhaltung des D-2-Standards wurde schrittweise eingeführt und ist seit dem 8. September 2024 für alle Schiffe weltweit verbindlich.

Entsprechend den Vorgaben des BWM haben alle betroffenen Reedereien auf ihren Schiffen zugelassene Ballastwasserbehandlungsanlagen (BWTS) installiert, die vorwiegend UV-Behandlung, chemische Desinfektion, elektrochemische Verfahren wie Elektrolyse oder kombinierte Methoden einsetzen. Diese unterschiedlichen Behandlungsverfahren weisen jeweils spezifische Vor- und Nachteile auf. Die meisten dieser Anlagen verfügen über eine vorgeschaltete Filtration, die größere Partikel und Organismen entfernt, um die Effizienz der nachfolgenden Behandlungsstufen zu erhöhen.

Seit der Einführung der ersten Ballastwasserbehandlungssysteme (BWTS) im Jahr 2017 im Zuge der schrittweisen Umsetzung des D-2-Standards wurde die Technologie dieser Systeme kontinuierlich weiterentwickelt und an die betrieblichen Anforderungen angepasst. Dennoch treten im laufenden Betrieb der Anlagen weiterhin erhebliche Herausforderungen auf, insbesondere unter Bedingungen sogenannter „Challenging Water Quality“ (CWQ). Dieser Begriff bezeichnet Wasser, das aufgrund einer starken Trübung oder eines hohen Sedimentgehalts besondere Schwierigkeiten bereitet.

In solchen Fällen kommt es häufig zu Verstopfungen der vorgeschalteten Filter der BWTS. Darüber hinaus beeinträchtigt die starke Trübung die Effektivität der Systeme, insbesondere solcher, die mit UV-Behandlung arbeiten. Da die UV-Strahlen das Wasser unter diesen

Bedingungen nicht ausreichend durchdringen können, ist eine zuverlässige Behandlung oft nicht gewährleistet.

In Anerkennung dieser praktischen Herausforderungen hat die IMO im Rahmen der 81. Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) die „Interim Guidance on the Application of the BWM Convention to Ships Operating in Challenging Water Quality Conditions“ verabschiedet. Diese Richtlinie wurde als Resolution MEPC.387(81) beschlossen. Die interimistische Richtlinie soll Schiffe dabei unterstützen, die Anforderungen des Ballastwasser-Übereinkommens (BWM) einzuhalten, wenn sie in Gewässern mit herausfordernder Wasserqualität (Challenging Water Quality, CWQ) operieren. Sie legt konkrete Schritte fest, die Schiffsbetreiber unter solchen Bedingungen ergreifen sollten, insbesondere wenn Ballastwasser aufgrund von CWQ ohne Nutzung der BWTS (Bypass) aufgenommen werden muss.

In solchen Fällen empfiehlt die Richtlinie spezifische Dekontaminationsverfahren, um sicherzustellen, dass das Ballastwasser vor der Entladung im nächsten Hafen den Anforderungen des D-2-Standards entspricht. Dazu kann insbesondere der Austausch von Ballastwasser gehören, das nicht durch ein BWTS behandelt wurde. Die Richtlinie verweist hierbei auf die Vorgaben der Regel B-4:

- Regel B-4.1.1: Ein Austausch sollte mindestens 200 Seemeilen von der nächsten Küste und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Metern erfolgen.
- Regel B-4.1.2: Falls die Bedingungen der Regel B-4.1.1 nicht erfüllt werden können, ist ein Austausch mindestens 50 Seemeilen von der Küste und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Metern zulässig.
- Ausgewiesene Austauschgebiete: Alternativ kann der Austausch in einem speziell durch den oder die Küstenstaaten ausgewiesenen Gebiet erfolgen, sofern solche Gebiete vorhanden und zugänglich sind.

Diese Optionen gelten ebenfalls bei technischen Problemen oder Betriebsstörungen der BWTS, die nicht durch CWQ bedingt sind. In solchen Fällen muss der Ausfall der BWTS im Ballastwassertagebuch (BWRB) dokumentiert und der zuständige Flaggenstaat sowie gegebenenfalls der Hafenstaat unverzüglich informiert werden. Falls weder ein Austausch noch eine Behandlung möglich ist, sollte die Entladung unbehandelten Ballastwassers nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden erfolgen, und die entladene Menge ist auf das notwendige Minimum zu beschränken.

Herausforderungen bei der Einhaltung der Vorgaben

Trotz der zuvor beschriebenen alternativen Maßnahmen zur Einhaltung der Vorgaben des Ballastwasser-Übereinkommens (BWM) ergeben sich in der Praxis erhebliche Herausforderungen, insbesondere in den Seegebieten der Nord- und Ostsee.

Ein wesentlicher Hintergrund für diese Schwierigkeiten ist, dass die zuvor beschriebenen Dekontaminationsverfahren, wie der Ballastwasseraustausch, in diesen Regionen nicht angewendet werden können. Weder in der Nord- noch in der Ostsee können die geografischen Anforderungen gemäß Regel B-4.1.1 (mindestens 200 Seemeilen von der Küste und mindestens 200 Meter Wassertiefe) oder Regel B-4.1.2 (mindestens 50 Seemeilen von der Küste und mindestens 200 Meter Wassertiefe) eingehalten werden. Zudem existieren in diesen Gebieten keine durch die IMO oder die Küstenstaaten ausgewiesenen Austauschgebiete.

Die vormals in der Nordsee eingerichtete Intra-North Sea Ballast Water Exchange Area (gemäß IMO-Rundschreiben BWM.2/Circ.56) ist für diese Zwecke ebenfalls nicht nutzbar, da diese ausschließlich für den Austausch zur Einhaltung des mittlerweile obsoleten D-1-Standards etabliert wurde.

Darüber hinaus scheitern weitere theoretisch mögliche Alternativen, wie beispielsweise die Nutzung einer landseitigen Behandlungseinrichtung (Shore-based Treatment Facility, SbTF), in der Praxis meist an der technischen Umsetzbarkeit und rechtlichen Unklarheiten. So gibt

es an Bord von Schiffen in der Regel keine Möglichkeit, eine SbTF an das Ballastwassersystem des Schiffes anzuschließen. Zudem ist ungeklärt, wer für die Qualität des über die SbTF aufgenommenen Wassers haftet. Diese Herausforderungen führen dazu, dass Schiffe, die Ballastwasser in Häfen mit herausfordernder Wasserqualität (CWQ) aufnehmen mussten oder deren BWTS defekt ist, keine Möglichkeit haben, Ballastwasser aufzunehmen oder wieder abzugeben, ohne gegen die Vorgaben des BWM zu verstoßen.

In der Praxis führte dies bereits zu äußerst schwierigen Situationen für einige Reedereien, welche die folgenden Fälle beispielhaft illustrieren:

- Eine Reederei, die im nationalen Intra-Nordseeverkehr tätig ist, stößt regelmäßig auf Schwierigkeiten, das in den angelaufenen Ladehäfen aufgenommene Ballastwasser aufgrund hoher Sedimentaufkommen gemäß den Anforderungen des D-2-Standards zu behandeln. Dies tritt trotz einer nach IMO-Kriterien abgenommenen und für das Schiff überdimensionierten Ballastwasser-Behandlungsanlage (BWTS) auf. Seitens der deutschen Behörden wurde der Reederei empfohlen, das Ballastwasser im Seegebiet der Biskaya auszutauschen, das sich etwa 850 Seemeilen von der Deutschen Bucht entfernt befindet. Mögliche Lösung: Entweder Aussetzen der geplanten Reisen oder die Zahlung einer Strafe in Höhe von 50.000 Euro.
- Eine Reederei im Ostseeverkehr nahm aufgrund einer defekten BWTS unbehandeltes Ballastwasser in einem skandinavischen Hafen auf, das im angelaufenen deutschen Hafen hätte gelöscht werden müssen. Auch in diesem Fall wurde dem Schiff von den Behörden empfohlen, das Ballastwasser in der Biskaya auszutauschen. Lösung: Das Schiff lief außerplanmäßig einen finnischen Hafen an, wo das Ballastwasser mithilfe einer Ausnahmegenehmigung nach Regel A-4 gelöscht werden konnte.
- Ein Schiff einer norwegischen Reederei, das von einem norwegischen Hafen nach Hamburg unterwegs war, musste aufgrund herausfordernder Wasserqualität (Challenging Water Quality, CWQ) das Ballastwasser unter Umgehung der BWTS aufnehmen. Auch in diesem Fall wurde empfohlen, das Wasser in der Biskaya auszutauschen. Lösung: Das Schiff lief außerplanmäßig einen niederländischen Hafen an, wo das Ballastwasser mit einer Ausnahmegenehmigung nach Regel A-4 gelöscht werden konnte.

Notwendigkeit von alternativen Handlungsoptionen

Die zuvor beschriebenen Probleme verdeutlichen, dass die aktuelle Umsetzung der bestehenden Regelungen durch die deutschen Behörden nicht nur zu erheblichen operativen Schwierigkeiten und wirtschaftlichen Nachteilen für betroffene Reedereien führt, sondern auch einen ernstzunehmenden Wettbewerbsnachteil für die deutschen Seehäfen darstellt. Aus unserer Sicht ist es daher dringend erforderlich, alternative Handlungsoptionen zu entwickeln und umzusetzen, um Situationen zu begegnen, in denen Schiffe – trotz Ausschöpfung aller verfügbaren Optionen – die Vorgaben des Ballastwasser-Übereinkommens (BWM) nicht einhalten können.

Zu solchen alternativen Handlungsoptionen könnten aus unserer Sicht die folgenden Optionen gehören:

- Ausweisung von Ballastwasseraustauschgebieten in Nord- und Ostsee (möglichst auch in der Nähe von Häfen)
- Unbürokratische Genehmigung alternativer Treatment Methoden, wie beispielsweise die nachträgliche Behandlung von Ballastwasser mittels Chemikalien (z.B. Chlortabletten)
- Nach ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Handlungsoptionen, die Bewilligung von Ausnahmen nach Regel A-4, bzw. absehen von möglichen Bußgeldern.
- Da die zuvor beschriebenen Probleme nicht nur auf Nord- und Ostsee begrenzt sind,

sollte sich Deutschland auch im Rahmen der Beratungen der IMO für weitere alternative Handlungsoptionen im Rahmen des derzeit laufenden „Convention Review Prozesses“ einsetzen.

Die beschriebenen Herausforderungen verdeutlichen, dass die bestehenden Regelungen und deren praktische Umsetzung nicht immer ausreichend flexibel gestaltet sind, um insbesondere den komplexen operativen Bedingungen in Nord- und Ostsee gerecht zu werden.

Wir bitten Sie daher eindringlich, sich sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene für pragmatische und umsetzbare Lösungen einzusetzen, die Reedereien und Häfen eine rechtssichere und praktikable Erfüllung der Vorgaben des Ballastwasser-Übereinkommens ermöglichen. Ein Fortbestehen des bisherigen Status quo könnte andernfalls dazu führen, dass bestimmte Verkehre zu deutschen Seehäfen nicht mehr wirtschaftlich tragfähig sind und Schiffe sowie Reedereien trotz aller Bemühungen die gesetzlichen Vorgaben nicht einhalten können.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Christian Naegeli