

DIE IMO-BALLASTWASSERVERORDNUNG STEHT KURZ VOR DER RATIFIZIERUNG

Deutsche Häfen MÜSSEN nachrüsten

Deutschlands Seehäfen müssen sich etwas einfallen lassen. Denn eine Verordnung der Weltschiff-fahrtsorganisation (IMO) steht kurz davor, in Kraft zu treten. Es geht um das Ballastwasser in Schiffen, das bisweilen quer über die Kontinente mittransportiert wird und andernorts artfremde Populationen einführt, die sich dort sprunghaft vermehren.

Bekanntestes Beispiel ist die Chinesische Wollhandkrabbe, die schon vor über 100 Jahren nach Europa eingewandert ist. Die Aalfischer ärgert das Tier, das Reusen zerschneidet und Fische frisst. Einzelne Fischhändler freuen sich dagegen am Fang der Wollhandkrabbe. Sie verkaufen die Tiere zu guten Preisen nach Fernost. Dort ist die begehrte Delikatesse nämlich selten geworden. In der Elbe treiben indes riesige Kolonien ihr Unwesen. Des einen Freud' des anderen Leid, könnte man denken. Aber die Invasoren richten in unseren Ökosystemen erhebliche Schäden an und gefährden heimische Arten. Oft haben sie hier keine natürlichen Feinde.

Geltendes Recht auch ohne deutsche Zustimmung Berlins

Schon seit mehreren Jahrzehnten diskutiert die Fachwelt das Problem. Auch in der internationalen Seeschifffahrt. Denn der Biomigration – von kleinsten Bakterien bis hin eben zu großen Krabben – soll mit der Ballastwasserverordnung der IMO Einhalt geboten werden. Bereits 2004 verabschiedet, haben bis heute 27 Staaten die Urkunde ratifiziert. 30 Staaten, die 35 Prozent der Welthandelstonnage repräsentieren, sind erforderlich, dann ist die Verordnung auch in Deutschland



Die Entsorgung des Ballastwassers aus den Schiffen könnte im Hafen entweder über die Land oder die Wasserseite erfolgen

zwölf Monate später geltendes Recht. Experten rechnen mit einer Ratifizierung im ersten Quartal 2011. Denn Schwergewichte in der Schifffahrt wie Liberia haben entweder bereits ratifiziert oder haben dies – wie Panama und einige EU-Staaten – für 2011 angekündigt.

Ziel der IMO Verordnung ist es, auf allen Handelsschiffen des internationalen Verkehrs Filteranlagen installieren zu lassen. Die Filter sollen bereits bei der Aufnahme des Ballastwassers verhindern, dass lebende Organismen in die Tanks gelangen. Auf die Schifffahrt kommen dadurch erhebliche Kosten zu. Selbst

kleinere Containerschiffe müssen mit Einmalinvestitionen von mehreren hunderttausend Euro rechnen. Hinzu kommen die laufenden Betriebs- und Wartungskosten der Filteranlagen. Je nach Größe der Tanks eines Schiffes muss bis 2014, spätestens jedoch bis 2016, ein solches Filtersystem eingebaut sein.

Übergangsvorschriften werden wegen hoher Kosten ausgereizt

Bis dahin gelten Übergangsvorschriften. So können Schiffe in den kommenden Jahren noch ohne Filter fahren. Sie müssen aber das Ballastwasser möglichst

200 Seemeilen vom Land entfernt ablassen und austauschen. Wenn das nicht möglich ist, haben die Seehäfen das fremde Ballastwasser aufzunehmen und zu entsorgen. Tritt die Verordnung in Kraft, soll ungefiltertes Ballastwasser entweder weit draußen ausgespült oder an Land entsorgt werden, damit es keine Umweltschäden verursachen kann.

In der Diskussion der letzten Jahre stand mehr die technische Umsetzung der Filtration im Vordergrund. Inzwischen haben mehrere deutsche Firmen das Genehmigungsverfahren der IMO und des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie er-

folgreich durchlaufen. Einbau und Nachrüstung von Ballastwasserfiltern dürfte auch für die deutsche Industrie ein Milliardengeschäft werden.

Angesichts der noch etwas schwachen Schifffahrtsmärkte und der horrenden Kosten werden die meisten Reedereien aber die Übergangsvorschriften lange ausreizen und so lange es geht ohne Filteranlage fahren.

Tankinhalt muss am Terminal gereinigt werden

Die Frage ist jedoch, ob die Häfen auf ihre Pflichten vorbereitet sind, die sie in der Übergangszeit treffen. Artikel 5 der Verordnung verpflichtet die Häfen an den Terminals, an denen Ballastwassertanks gereinigt werden, Vorrichtungen vorzuhalten, die Sedimente aufnehmen können. Das bedeutet, dass abgepumptes Ballastwasser am Terminal gereinigt werden muss, bevor es in die Umwelt gelangen darf. Dasselbe gilt auch bei

der Reparatur von Ballastwassertanks. Auch hier muss vorhandenes Wasser erst gefiltert werden. Dabei gilt es, die Aufnahme des Ballastwassers so zu organisieren, dass die Abfahrt des Schiffes nicht über Gebühr verzögert wird. Hierfür könnten eine oder mehrere dezentrale Filteranlagen im Hafengebiet erforderlich werden. Entsprechende Kosten haben zunächst die Hafenbetreiber zu tragen. Bis jetzt ist das Problem bei ihnen jedoch kein Thema.

Proben können jederzeit gezogen werden

Die Vertragsstaaten können Schiffe in ihren Häfen jederzeit überprüfen, um Verstöße gegen die Verordnung festzustellen. Hierfür sind die erforderlichen Zertifikate und das Ballastwasser-Record-Book zu inspizieren. Aber auch Proben des Ballastwassers können gezogen werden. Diese dürfen dann die zulässigen Grenzwerte der IMO nicht überschreiten. Anderenfalls darf



Drangvolle Enge: Der Seehafen Kiel bietet bei voller Auslastung nicht mehr viel Platz

das Ballastwasser nicht in heimische Gewässer abgelassen werden.

Die auf die Häfen zukommenden Pflichten zur Ballastwasseraufnahme und zur Inspektion dürften einer der wesentlichen Gründe dafür sein, dass die IMO-Verordnung seit 2004 in Deutschland noch nicht ratifiziert worden ist. Inzwischen fehlen aber nur noch drei größere Schifffahrtsnati-

onen, und die Quoren für die Ratifizierung wären erfüllt. Auch ohne eine deutsche Unterschrift unter den Vertrag kommen dann umfangreiche Pflichten auf die deutschen Seehäfen zu.

Dr. Detlef Laub
(Fachanwalt für Steuerrecht, Hamburg)

Weitere Informationen unter:
zds-seehaefen.de

Hallenflächen zu vermieten

Distributionshallen
ab ca. 5.000 - 140.000 m²



EUROPA-CENTER.



Ihr Ansprechpartner:
Mike Müller

0800 271 271 0 / www.europa-center.de