

28.05.93

VP - U

96 Seiten

Verordnung

des Bundesministeriums für Verkehr

Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (6. MARPOL-ÄndV)

A. Zielsetzung

Mit der Verordnung sollen die innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen werden zur Inkraftsetzung der vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 4. Juli 1991 und 6. März 1992 beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen. Hierdurch werden die in Anlage I des Übereinkommens enthaltenen Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl hinsichtlich der Tankersicherheit und des umweltfreundlichen Betriebs von Seeschiffen verbessert. Wichtigste Änderung ist die Einführung der Doppelhüllenbauweise bzw. Konstruktionen gleichwertiger Sicherheit für Tankerneubauten. Außerdem wird durch Ausweisung der Gewässer der Karibik als Sondergebiet nach Anlage V die Beseitigung von Schiffsmüll dort grundsätzlich verboten.

Zugleich soll die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1989 I S. 247; 1992 II S. 150) den Änderungen angepaßt werden.

...

B. Lösung

Erlaß einer Verordnung nach Artikel 2 des Gesetzes zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Dem Bund entstehen geringfügige Kosten durch zusätzlichen Verwaltungsaufwand bei der See-Berufsgenossenschaft. Ländern und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die durch die Einführung der Doppelhüllenbauweise mittelfristig zu erwartenden Auswirkungen auf die Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau lassen sich noch nicht quantifizieren.

28.05.93

VP - U

Verordnung

des Bundesministeriums für Verkehr

Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (6. MARPOL-ÄndV)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 971 04 - Üb 50/93

Bonn, den 28. Mai 1993

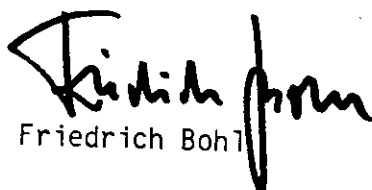
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von
Änderungen des Internationalen Übereinkommens
von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung
durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu
diesem Übereinkommen (6. MARPOL-ÄndV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Bohlf

Sechste Verordnung
über die Inkraftsetzung von Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen
(6. MARPOL-ÄndV)

Vom

1993

Auf Grund des Artikels 2 Nr. 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London durch die

- a) EntschlieÙung MEPC. 47 (31) vom 4. Juli 1991,
 - b) EntschlieÙung MEPC. 48 (31) vom 4. Juli 1991,
 - c) EntschlieÙung MEPC. 51 (32) vom 6. März 1992
- und
- d) EntschlieÙung MEPC. 52 (32) vom 6. März 1992

angenommenen Änderungen der Anlagen I und V des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (BGBl. 1982 II S. 2), zuletzt geändert durch die EntschlieÙung MEPC. 42 (30) vom 16. November 1990 (BGBl. 1992 II S. 150), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 20. Februar 1992 (BGBl. II S. 150), wird wie folgt geändert:

1. § 1 erster Halbsatz wird wie folgt gefaßt:

"Diese Verordnung regelt die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch die in London am 6. März 1992 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefaßten EntschlieÙungen MEPC. 51 (32) und MEPC. 52 (32) (BGBl. 1993 II S.);".

2. In § 2 werden die Wörter "Deutschen Hydrographischen Instituts" ersetzt durch "Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie".

3. In § 3d werden die Wörter "Deutsche Hydrographische Institut" ersetzt durch "Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie".

Artikel 3

Die Verordnung tritt am 6. Juli 1993 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Einleitung

Die Rechtsverordnung dient der Inkraftsetzung von Änderungen der Anlagen I und V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Übereinkommen). Die Änderungen wurden am 4. Juli 1991 und 6. März 1992 in London vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gemäß Art. 16 des MARPOL-Übereinkommens beschlossen. Gleichzeitig soll die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das MARPOL-Übereinkommen (BGBl. 1989 I S. 247; 1992 II S. 150) den Änderungen angepaßt werden.

Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr ergibt sich aus Artikel 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2).

Die Verordnung folgt auf die Fünfte Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 20. Februar 1992 (BGBl. 1992 II S. 150).

Die Verordnung bedarf gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates, weil das Übereinkommen in Verbindung mit dem o. g. Gesetz zum Teil von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt wird.

II. Erläuterungen

Zu Artikel 1:

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat in seiner 31. Sitzung am 4. Juli 1991 die aus den Entschlüssen MEPC. 47 (31) und MEPC. 48 (31) ersichtlichen Änderungen der Anlagen I und V und in seiner 32. Sitzung am 6. März 1992 die aus den Entschlüssen MEPC. 51 (32) und MEPC 52 (32) ersichtlichen Änderungen der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens beschlossen. Durch die Änderungen der Anlage I werden die Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl verschärft. Durch die Änderung der Anlage V wird der Karibische Großraum in die Liste der Sondergebiete aufgenommen, in denen die Beseitigung von Schiffsmüll grundsätzlich verboten ist.

Die Änderungen entsprechen der umweltpolitischen Zielsetzung der Bundesregierung. Die gilt insbesondere für die Verbesserung der Tankersicherheit durch die Einführung der Doppelhüllenbauweise bzw. von Konstruktionen gleichwertiger Sicherheit für Tankerneubauten und die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorhandener Tanker.

Zu Artikel 2:

1. Artikel 2 Nr. 1 enthält die notwendige Anpassung der Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen an die Änderungen des MARPOL-Übereinkommens.

2. Durch Änderung des Seeaufgabengesetzes ist die Behördenbezeichnung "Deutsches Hydrographisches Institut" in "Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie" geändert worden. Durch Artikel 2 Nr. 2 und 3 wird die Verordnung dieser Änderung angepaßt.

Zu Artikel 3:

Die in Artikel 1 Satz 1 Buchstabe c und d genannten Änderungen des MARPOL-Übereinkommens treten am 6. Juli 1993 für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich in Kraft. Daher soll die Verordnung zu diesem Termin in Kraft treten.

III. Schlußbemerkung

Dem Bund entstehen geringfügige Kosten durch zusätzlichen Verwaltungsaufwand bei der See-Berufsgenossenschaft. Ländern und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die durch die Einführung der Doppelhüllenbauweise mittelfristig zu erwartenden Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau lassen sich noch nicht quantifizieren.

Denkschrift zu den Entschliefungen

I. Entschliebung MEPC. 47 (31) vom 4. Juli 1991

Der Ausschuf ffr den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat in seiner 31. Sitzung in London am 4. Juli 1991 mit der Entschliebung MEPC. 47 (31) Anderungen der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Ubereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Ubereinkommen) beschlossen. Anlage I enthalt Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Ol. Durch die Entschliebung MEPC. 47 (31) wird festgelegt, daB Olschlamm-tanks nur den AbfluBanschluB nach Regel 19 als direkte Verbindung nach auBenbords haben dfrfen, in Angleichung an das IMO-Ubereinkommen uber die Zusammenarbeit bei der Vorbereitung auf Olverschmutzungen und deren Bekampfung von 1990 (OPRC-Ubereinkommen) das Mitfuhren bordeigener Notfallplane fur Olverschmutzungen vorgeschrieben (neue Regel 26), die an Bord mitzufuhrenden Internationalen Zeugnisse uber die Verhütung der Olverschmutzung (IOPP-Zeugnisse) erganzt und die an Bord mitzufuhrenden Oltagebucher geandert.

Die Anderungen sind unter Berucksichtigung der in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des MARPOL-Ubereinkommens festgelegten Frist von sechs Monaten mit der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d erforderlichen Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten beschlossen worden. Zugleich wurde nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii der 4. Oktober 1992 als der Zeitpunkt bestimmt, an dem die Anderungen als angenommen gelten. Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii treten die Anderungen am 4. April 1993 in Kraft.

II. EntschlieÙung MEPC. 48 (31) vom 4. Juli 1991

Der MEPC der IMO hat in seiner 31. Sitzung am 4. Juli 1991 mit der EntschlieÙung MEPC. 48 (31) eine Änderung der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens beschlossen. Die Anlage V enthält Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll. Durch die Änderung werden die Gewässer der Karibik in die Liste der Sondergebiete aufgenommen und hierdurch die Beseitigung von Schiffsmüll im Karibischen Großraum grundsätzlich verboten.

Die Änderung ist unter Berücksichtigung der in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Frist von sechs Monaten mit der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d erforderlichen Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten beschlossen worden. Zugleich wurde nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii der 4. Oktober 1992 als der Zeitpunkt bestimmt, an dem die Änderungen als angenommen gelten. Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii treten die Änderungen am 4. April 1993 in Kraft.

III. EntschlieÙung MEPC. 51 (32) vom 6. März 1992

Der MEPC der IMO hat in seiner 32. Sitzung am 6. März 1992 mit der EntschlieÙung MEPC. 51 (32) eine Änderung der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens beschlossen. Hierdurch werden die Regeln über das Einleiten von Öl weltweit verschärft, indem die erlaubten Einleitungen aus dem Maschinenbereich von Schiffen von bisher 100 ppm auf 15 ppm und die erlaubten Einleitungen aus dem Ladungsbereich von Öltankern von bisher 60 l/sm auf 30 l/sm gesenkt werden. Das IOPP-Zeugnis wird hieran angepaßt. Die Änderung tritt für neue Schiffe am 6. Juli 1993, für vorhandene Schiffe am

6. Juli 1998 in Kraft. Diese Regelung kommt in der Sache einer Forderung der Bundesregierung entgegen, die sich für die Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet einsetzt.

Die Änderung ist unter Berücksichtigung der in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Frist von sechs Monaten mit der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d erforderlichen Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten beschlossen worden. Zugleich wurde nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii der 6. Januar 1993 als der Zeitpunkt bestimmt, an dem die Änderung als angenommen gilt. Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii tritt die Änderung am 6. Juli 1993 in Kraft.

IV. EntschlieÙung MEPC. 52 (32) vom 6. März 1992

Der MEPC der IMO hat in seiner 32. Sitzung am 6. März 1992 mit der EntschlieÙung MEPC. 52 (32) eine weitere Änderung der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens beschlossen. Wichtigste Änderungen sind die zur Verbesserung der Tankersicherheit eingefügten Regeln 13 F und 13 G: Durch Regel 13 F werden mit Wirkung vom 6. Juli 1993 für Öltankschiffneubauten ab einer Tragfähigkeit von 5.000 tdw die Doppelhüllbauweise bzw. Konstruktionen gleichwertiger Sicherheit vorgeschrieben. Kleinere Tankerneubauten müssen mindestens über einen Doppelboden verfügen. Durch Regel 13 G wird mit Wirkung vom 6. Juli 1995 festgelegt, daß Öltankschiffe, die vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, nach 25 Jahren außer Dienst gestellt werden müssen, und Öltankschiffe, die danach abgeliefert worden sind, nach 30 Jahren außer Dienst gestellt werden müssen. Dies gilt nicht, wenn sie die Anforderungen der Regel 13 F erfüllen. Außerdem wird durch Regel 13 G ein erweitertes Überprüfungsprogramm für

vorhandene Öltankschiffe eingeführt. Das IOPP-Zeugnis wird hieran angepaßt. Die Vorschriften über die Begrenzung der Größe und die Anordnung der Ladetanks werden durch eine neue Regel 24 Abs. 4 geändert.

Die Änderungen sind unter Berücksichtigung der in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Frist von sechs Monaten mit der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d erforderlichen Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten beschlossen worden. Zugleich wurde nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii der 6. Januar 1993 als Zeitpunkt bestimmt, an dem die Änderungen als angenommen gelten. Nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii treten die Änderungen am 6. Juli 1993 in Kraft.

**ENTSCHLIESSUNG MEPC.47(31)
beschlossen am 4. Juli 1991**

**ÄNDERUNGEN DER ANLAGE ZU DEM PROTOKOLL VON 1978
ZU DEM INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1973
ZUR VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG
DURCH SCHIFFE**

**(Neue Regel 26 und weitere Änderungen der Anlage I zu
MARPOL 73/78)**

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT -

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Übereinkommen von 1973" bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Protokoll von 1978" bezeichnet), in denen dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlußfassung darüber übertragen wird;

sowie im Hinblick darauf, daß die im November 1990 von der Organisation einberufene Konferenz über die Internationale Zusammenarbeit bei der Vorbereitung auf Ölverschmutzungen und bei deren Bekämpfung das Internationale Übereinkommen von 1990 über die Zusammenarbeit bei der Vorbereitung auf Ölverschmutzungen und bei deren Bekämpfung angenommen hat, in dem unter anderem vorgeschrieben ist, daß jedes Schiff einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen hat;

nach Prüfung der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten Änderung des Protokolls von 1978 auf seiner einunddreißigsten Tagung -

1. BESCHLIESST nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

2. BESTIMMT nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daÙ die Änderungen als am 4. Oktober 1992 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v.H. des Bruttoreaumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;

3. FORDERT die Vertragsparteien AUF, zur Kenntnis zu nehmen, daÙ die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 am 4. April 1993 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung in Kraft treten;

4. ERSUCHT den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;

5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/83 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN DER ANLAGE I ZU MARPOL 73/78

- 1 Satz 7 der Regel 15 Absatz 3 Buchstabe a wird durch die beiden folgenden Sätze ersetzt:

"Es ist eine handbetätigte Ersatzvorrichtung vorzusehen, die bei einem solchen Ausfall verwendet werden kann; das ausgefallene Gerät ist jedoch so schnell wie möglich wieder betriebsfähig zu machen. Die Behörde des Hafenstaats kann gestatten, daß das Tankschiff mit einem ausgefallenen Gerät eine einzige Ballastreise unternimmt, bevor es sich zu einem Reparaturhafen begibt."

- 2 Der Regel 17 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:

"(3) Rohrleitungen zu und von den Tanks für Ölschlamm dürfen außer dem in Regel 19 bezeichneten genormten Abflußanschluß keine unmittelbare Verbindung nach außenbords haben."

- 3 Dem bisherigen Wortlaut wird das folgende neue Kapitel IV angefügt:

KAPITEL IV - VERHÜTUNG

DER VERSCHMUTZUNG INFOLGE EINES ÖLVERSCHMUTZUNGSEREIGNISSES

Regel 26

Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen

- (1) Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT und jedes sonstige Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT hat einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen. Auf Schiffe, die vor dem 4. April 1993 gebaut worden sind, wird diese

Vorschrift erst 24 Monate nach diesem Datum angewendet.

(2) Ein solcher Notfallplan hat den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien* zu entsprechen und ist in der Arbeitssprache des Kapitäns und der Schiffsoffiziere abzufassen. Er muß mindestens folgendes enthalten:

- a) das vom Kapitän oder von anderen für das Schiff verantwortlichen Personen für die Meldung eines Ölverschmutzungsereignisses zu befolgende Verfahren, das in Artikel 8 und im Protokoll I dieses Übereinkommens vorgeschrieben ist und sich auf die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien stützt";
- b) ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Ölverschmutzungsereignis Verbindung aufzunehmen ist;
- c) eine ausführliche Beschreibung der von den Personen an Bord sofort zu treffenden Maßnahmen, um das Einleiten von Öl nach dem Ereignis zu verringern oder zu überwachen;
- d) die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden".

* Es wird auf die von der Organisation auszuarbeitenden "Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen" verwiesen.

** Es wird auf die von der Organisation mit Entschliebung A.648(16) beschlossenen "Allgemeinen Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Schiffsmeldevorschriften einschließlich der Richtlinien für die Meldung von Ereignissen im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen" verwiesen.

Neufassung der Formblätter der Nachträge zum IOPP-Zeugnis

Die Formblätter A und B der Nachträge zum IOPP-Zeugnis werden durch die auf den folgenden Seiten wiedergegebenen Formblätter ersetzt.

**NACHTRAG
ZUM INTERNATIONALEN ZEUGNIS ÜBER DIE VERHÜTUNG
DER ÖLVERSCHMUTZUNG
(IOPP-ZEUGNIS)**

**BERICHT ÜBER BAU- UND AUSRÜSTUNG VON
ANDEREN SCHIFFEN ALS ÖLTANKSCHIFFEN**

in bezug auf Anlage I des Internationalen Übereinkommens von
1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen
(im folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet)

Anmerkungen:

- 1 Dieses Formblatt ist für den dritten Schiffstyp entsprechend der Einteilung im IOPP-Zeugnis zu verwenden, d. h. "Sonstige Schiffe". Für Öltankschiffe und Schiffe mit Ladetanks, die keine Öltankschiffe sind und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen, ist Formblatt B zu verwenden.
- 2 Dieser Bericht ist mit dem IOPP-Zeugnis fest zu verbinden. Das IOPP-Zeugnis muß jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
- 3 Ist der Originalbericht nicht in englischer oder französischer Sprache abgefaßt, so muß ihm eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigelegt sein.
- 4 Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (x) bedeutet "ja" oder "zutreffend", ein Strich (-) bedeutet "nein" oder "nicht zutreffend".
- 5 Die in diesem Bericht erwähnten Regeln beziehen sich auf die Regeln der Anlage I des Übereinkommens und auf die Entschlüsse, die von der Internationalen Seeschiff-fahrts-Organisation beschlossen worden sind.

1. DATEN DES SCHIFFES

- 1.1 Name des Schiffes
- 1.2 Unterscheidungssignal
- 1.3 Heimathafen

1.4 Bruttoreaumgehalt

1.5 Baudatum:

1.5.1 Datum des Bauauftrages

1.5.2 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder
das Schiff sich in einem entsprechenden
Bauzustand befand

1.5.3 Datum der Ablieferung

1.6 Größerer Umbau (falls zutreffend):

1.6.1 Datum des Umbaufauftrags

1.6.2 Datum des Umbaubeginns

1.6.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus

1.7 Art des Schiffes

1.7.1 Neues Schiff nach Regel 1 Nummer 6

☐

1.7.2 Vorhandenes Schiff nach Regel Nummer 7

☐

1.7.3 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen
bei der Ablieferung von der Verwaltung als vorhandenes
Schiff nach Regel 1 Nummer 7 anerkannt worden.

☐

2. KONTROLLEINRICHTUNGEN FÜR DAS EINLEITEN VON ÖL AUS MASCHI- NENRAUMBILGEN UND BRENNSTOFFTANKS (Regeln 10 und 16)

2.1 Beförderung von Ballastwasser in Brennstofftanks

2.1.1 Das Schiff kann unter normalen Bedingungen Ballastwas-
ser in Brennstofftanks befördern

☐

2.2 Typ der eingebauten Separator- oder Filteranlage

2.2.1 Öl-Wasser-Separatoranlage (100-ppm-Anlage)

☐

2.2.2 Ölfilteranlage (15-ppm-Anlage)

☐

2.3 Typ des Kontrollsystems

2.3.1 Überwachungs- und Kontrollsystem (Regel 16 Absatz 5)

.1 mit einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung

☐

.2 mit einer Einrichtung zur Unterbrechung von Hand

☐

2.3.2 15-ppm-Alarm (Regel 16 Absatz 7)

☐

2.3.3 Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung für das
Einleiten in Sondergebieten (Regel 10 Absatz 3 Buch-
stabe b Ziffer vi)

☐

2.3.4 Ölgehaltsmeßgerät (EntschlieBung A.444 (XI))

.1 mit Registriergerät

☐

.2 ohne Registriergerät

☐

2.4 Zulassungsnormen

2.4.1 Die Separator- oder Filteranlage

.1 ist nach EntschlieBung A.393 (X) zugelassen worden

☐

.2 ist nach EntschlieBung A.233 (VII) zugelassen worden

☐

.3 ist nach nationalen Normen, die nicht auf Entschlie- ☐
ßung A.393 (X) oder A.233 (VII) beruhen, zugelassen
worden

.4 ist nicht zugelassen worden ☐

2.4.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach Entschlie- ☐
ßung A.444
(XI) zugelassen worden

2.4.3 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach Entschlie- ☐
ßung A.393 (X)
zugelassen worden

2.5 Maximaler Durchfluß des Systems beträgt m³/h

2.6 Ausnahme von Regel 16

2.6.1 Das Schiff ist nach Regel 16 Absatz 3 Buchstabe a von
den Vorschriften der Regel 16 Absatz 1 oder Absatz 2
ausgenommen.

Das Schiff wird ausschließlich verwendet für

.1 Reisen in (einem) Sondergebiet(en) ☐
.....

.2 Reisen innerhalb von 12 Meilen vom nächstgelegenen ☐
Land außerhalb (eines) (von) Sondergebiet(s)(en), be-
schränkt auf
.....

2.6.2 Das Schiff ist mit (einem) Sammel-tank(s) mit einem ☐
Fassungsvermögen von ... m³ ausgerüstet, um das gesamte
öhlhaltige Bilgewasser an Bord behalten zu können.

3.1 Das Schiff ist mit folgenden Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) ausgestattet:

Tankbezeichnung	Tankanordnung		Fassungs- vermögen m³
	Spanten von-bis	Schiffsquerrichtung	
			Gesamtfas- sungsvermögen m³

- 3.2 Vorrichtungen für die Beseitigung von Ölrückständen,
 die zusätzlich zu den Ölschlamm tanks vorgesehen sind
- 3.2.1 Verbrennungsanlage für Ölrückstände; Durchsatz ... l/h
- 3.2.2 Hilfskessel, geeignet für die Verbrennung von Ölrück-
 ständen
- 3.2.3 Tanks zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff;
 Fassungsvermögen m³
- 3.2.4 Andere anerkannte Einrichtungen

4. GENORMTER ABFLUSSANSCHLUSS (Regel 19)

- 4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen an Auffanganlagen ausgerüstet, die mit einem genormten Abflußanschluß nach Regel 19 ausgestattet ist.

☐

5. BORDEIGENER NOTFALLPLAN FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGEN

- 5.1 Das Schiff führt einen Notfallplan für Ölverschmutzungen nach Regel 26 mit.

☐

6. BEFREIUNG

- 6.1 Befreiungen von den Vorschriften des Kapitels II der Anlage I des Übereinkommens sind nach Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a von der Verwaltung in bezug auf die unter der (den) Nummer(n) ... dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden.

☐

7. GLEICHWERTIGER ERSATZ (Regel 3)

- 7.1 Die Verwaltung hat gleichwertigen Ersatz für bestimmte Anforderungen der Anlage I zugelassen, die unter (den) Nummer(n) ... dieses Berichts aufgeführt sind.

☐

Hiermit wird bescheinigt, daß dieser Bericht in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Nachweises)

.....19..

.....

(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten,
der den Nachweis ausstellt)

Formblatt B
(Neufassung 1991)

**NACHTRAG
ZUM INTERNATIONALEN ZEUGNIS ÜBER DIE VERHÜTUNG
DER ÖLVERSCHMUTZUNG
(IOPP-ZEUGNIS)**

BERICHT ÜBER BAU- UND AUSRÜSTUNG VON ÖLTANKSCHIFFEN

in bezug auf das Internationale Übereinkommen von 1973 zur
Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung
des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen
(im folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet)

Anmerkungen:

- 1 Dieses Formblatt ist für den dritten Schiffstyp entsprechend der Einteilung im IOPP-Zeugnis zu verwenden, d. h. "Sonstige Schiffe". Für Öltankschiffe und Schiffe mit Ladetanks, die keine Öltankschiffe sind und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen, ist Formblatt B zu verwenden.
- 2 Dieser Bericht ist mit dem IOPP-Zeugnis fest zu verbinden. Das IOPP-Zeugnis muß jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
- 3 Ist der Originalbericht nicht in englischer oder französischer Sprache abgefaßt, so muß ihm eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigelegt sein.
- 4 Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (x) bedeutet "ja" oder "zutreffend", ein Strich (-) bedeutet "nein" oder "nicht zutreffend".
- 5 Die in diesem Bericht erwähnten Regeln beziehen sich auf die Regeln der Anlage I des Übereinkommens und auf die Entschlüsse, die von der Internationalen Seeschiff-fahrts-Organisation beschlossen worden sind.

1 DATEN DES SCHIFFES

- 1.1 Name des Schiffes
- 1.2 Unterscheidungssignal
- 1.3 Heimathafen
- 1.4 Bruttoreaumgehalt

- 1.5 Ladefähigkeit des Schiffes(m³)
- 1.6 Tragfähigkeit des Schiffes
(metrische Tonnen) (Regel 1 Nummer 22)
- 1.7 Länge des Schiffes(m)
(Regel 1 Nummer 18)
- 1.8 Baudatum
 - 1.8.1 Datum des Bauauftrages
 - 1.8.2 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das
Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand
befand
 - 1.8.3 Datum der Ablieferung
- 1.9 Größerer Umbau (falls zutreffend)
 - 1.9.1 Datum des Umbaufauftrages
 - 1.9.2 Datum des Umbaubeginns
 - 1.9.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus
- 1.10 Art des Schiffes
 - 1.10.1 Neues Schiff nach Regel 1 Nummer 6 ☐
 - 1.10.2 Vorhandenes Schiff nach Regel 1 Nummer 7 ☐
 - 1.10.3 Neues Öltankschiff nach Regel 1 Nummer 26 ☐
 - 1.10.4 Vorhandenes Öltankschiff nach Regel 1 Nummer 27 ☐

- | | | |
|--------|--|--------------------------|
| 1.10.5 | Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung von der Verwaltung als "vorhandenes Schiff" nach Regel 1 Nummer 7 anerkannt worden. | ☐ |
| 1.10.6 | Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung von der Verwaltung als ein "vorhandenes Öltankschiff" nach Regel 1 Nummer 27 anerkannt worden | ☐ |
| 1.10.7 | Das Schiff braucht wegen unvorhergesehener Verzögerungen in der Ablieferung nicht den Bestimmungen der Regel 24 zu entsprechen | ☐ |
| 1.11 | Schiffstyp | |
| 1.11.1 | Rohöltankschiff | ☐ |
| 1.11.2 | Produktentankschiff | ☐ |
| 1.11.3 | Rohöl/Produktentankschiff | ☐ |
| 1.11.4 | Tank-Massengutschiff | ☐ |
| 1.11.5 | Sonstiges Schiff mit Ladetanks, die unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen | ☐ |
| 1.11.6 | Öltankschiff, das nur zur Beförderung der in der Regel 15 Absatz 7 genannten Stoffe bestimmt ist | ☐ |
| 1.11.7 | Rohöltankschiff mit COW-System, das gemäß gesondert ausgestellttem IOPP-Zeugnis auch für den Einsatz als Produktentankschiff mit CBT-Tanks vorgesehen ist | ☐ |

1.11.8 Produktentankschiff mit CBT-Tanks, das gemäß gesondert ausgestellttem IOPP-Zeugnis auch für den Einsatz als Rohöltankschiff mit COW-System vorgesehen ist ☐

1.11.9 Chemikaliëntankschiff, das Öl befördert ☐

2. KONTROLLEINRICHTUNGEN FÜR DAS EINLEITEN VON ÖL AUS MASCHINENRAUMBILGEN UND BRENNSTOFFTANKS (Regeln 10 und 16)

2.1 Beförderung von Ballastwasser in Brennstofftanks

2.1.1 Das Schiff kann unter normalen Bedingungen Ballastwasser in Brennstofftanks befördern ☐

2.2 Typ der eingebauten Separator- oder Filteranlage

2.2.1 Öl-Wasser-Separatoranlage (100-ppm-Anlage) ☐

2.2.2 Ölfilteranlage (15-ppm-Anlage) ☐

2.3 Typ des Kontrollsystems

2.3.1 Überwachungs- und Kontrollsystem (Regel 16 Absatz 5)

.1 mit einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung ☐

. 2 mit einer Einrichtung zur Unterbrechung von Hand ☐

2.3.2 15-ppm-Alarm (Regel 16 Absatz 7) ☐

2.3.3 Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung für das Einleiten in Sondergebieten (Regel 10 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer vi) ☐

- 2.3.4 Ölgehaltsmeßgerät (Entschließung A.444 (XI)) ☐
- .1 mit Registriergerät ☐
- .2 ohne Registriergerät ☐
- 2.4 Zulassungsnormen
- 2.4.1 Die Separator- oder Filteranlage
- .1 ist nach Entschließung A.393 (X) zugelassen worden ☐
- .2 ist nach Entschließung A.233 (VII) zugelassen worden ☐
- .3 ist nach nationalen Normen, die nicht auf Entschlie-
ßung A.393 (X) oder A.233 (VII) beruhen, zugelassen
worden ☐
- .4 ist nicht zugelassen worden ☐
- 2.4.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach Entschließung A.444
(XI) zugelassen worden ☐
- 2.4.3 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach Entschließung A.393
(X) zugelassen worden ☐
- 2.5 Durchfluß des Systems beträgt höchstens m³/h
- 2.6 Ausnahme von Regel 16
- 2.6.1 Nach Regel 16 Absatz 3 Buchstabe a wird auf die Ein-
haltung der Vorschriften der Regel 16 Absatz 1 oder
2 verzichtet. ☐

Das Schiff wird ausschließlich verwendet für

- .1 Reisen in (einem) Sondergebiet(en) ☐
.....
- .2 Reisen innerhalb von 12 Meilen vom nächstgelegenen ☐
Land außerhalb (eines) (von) Sondergebiet(s)(en),
beschränkt auf
.....
- 2.6.2 Das Schiff ist mit (einem) Sammel-tank(s) mit einem ☐
Fassungsvermögen von m³ ausgerüstet, um das
gesamte ölhaltige Bilgewasser an Bord behalten zu
können.
- 2.6.3 Anstelle des Sammel-tanks ist das Schiff mit Einrich- ☐
tungen ausgestattet, um das Bilgewasser zu dem Slop-
tank zu pumpen.

3. VORRICHTUNGEN FÜR DAS ZURÜCKBEHALTEN UND DIE BESEITIGUNG VON ÖLRÜCKSTÄNDEN (ÖLSCHLAMM) (Regel 17)

3.1 Das Schiff ist mit folgenden Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) ausgestattet:

Tankbezeichnung	Tankanordnung		Fassungs- vermögen m ³
	Spanten von-bis	Schiffsquerrichtung	
			Gesamtfas- sungsvermögen m ³

3.2 Vorrichtungen für die Beseitigung von Ölrückständen,
die zusätzlich zu den Ölschlamm tanks vorgesehen sind

3.2.1 Verbrennungsanlage für Ölrückstände;
Durchsatz l/h

3.2.2 Hilfskessel, geeignet für die Verbrennung von Ölrückständen ☐

3.2.3 Tanks zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff; ☐
Fassungsvermögen m³

3.2.4 Andere anerkannte Einrichtungen ☐

.....

4. GENORMTER ABFLUSSANSCHLUSS (Regel 19)

- 4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen an Auffanganlagen ausgerüstet, die mit einem genormten Abflußanschluß nach Regel 19 ausgestattet ist ☐

5. BAU (Regel 13, 24 und 25)

- 5.1 In Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel 13 muß das Schiff

- 5.1.1 mit SBT-Tanks, PL-Anordnungen und COW-System ausgestattet sein ☐

- 5.1.2 mit SBT-Tanks und PL-Anordnung ausgestattet sein ☐

- 5.1.3 mit SBT-Tanks ausgestattet sein ☐

- 5.1.4 mit SBT-Tanks oder COW-System ausgestattet sein ☐

- 5.1.5 mit SBT-Tanks oder CBT-Tanks ausgestattet sein ☐

- 5.1.6 nicht den Vorschriften der Regel 13 entsprechen ☐

- 5.2 Tanks für getrennten Ballast (SBT)

- 5.2.1 Das Schiff ist nach Regel 13 mit SBT-Tanks ausgestattet ☐

- 5.2.2 Das Schiff ist nach Regel 13 mit SBT-Tanks ausgestattet, die in schutzbietender Anordnung (PL) nach Regel 13E ausgeführt sind ☐

- 5.3.4 Das Schiff verfügt über gemeinsame Rohrleitungen und Pumpen für CBT-Tanks und Ladetanks ☐
- 5.3.5 Das Schiff verfügt über getrennte Rohrleitungen und Pumpen für CBT-Tanks ☐
- 5.4 Tankwaschen mit Rohöl (COW)
- 5.4.1 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 13B ausgerüstet ☐
- 5.4.2 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 13B ausgerüstet; die Wirksamkeit des Systems ist jedoch in Übereinstimmung mit Regel 13 Absatz 6 und Nummer 4.2.10 der überarbeiteten COW-Anforderungen (EntschlieÙung A.446(XI)) noch nicht nachgewiesen worden ☐
- 5.4.3 Das Schiff ist mit einem gültigen Betriebs- und Aus-rüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl aus-gestattet, das folgendes Datum trägt: ☐
- 5.4.4 Obgleich dies nicht erforderlich ist, ist das Schiff mit einem COW-System ausgerüstet, das hinsichtlich der Sicherheitsaspekte den überarbeiteten COW-Anfor-derungen (EntschlieÙung A.446(XI)) entspricht ☐
- 5.5 Befreiung von Regel 13
- 5.5.1 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 13C ausschließlich eingesetzt im Verkehr zwischen
.....
und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 13 befreit ☐

- 5.5.2 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 13D mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 13 befreit ☐
- 5.6 Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks (Regel 24)
- 5.6.1 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 24 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften ☐
- 5.6.2 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 24 Absatz 4 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften (s. Regel 2 Absatz 2) ☐
- 5.7 Unterteilung und Stabilität (Regel 25)
- 5.7.1 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 25 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften ☐
- 5.7.2 Informationen und Angaben nach Regel 25 Absatz 5 sind in genehmigter Form an Bord vorhanden ☐
6. ZURÜCKBEHALTEN VON ÖL AN BORD (Regel 15)
- 6.1 Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl
- 6.1.1 Das Schiff fällt unter Öltankschiffe der Gruppe ... nach EntschlieÙung A.496(XII) oder A.586(14)*)**) ☐

*) Nichtzutreffendes streichen

**) Öltankschiffe, deren Kiel an oder nach dem 2. Oktober 1986 gelegt wurde oder die sich am oder nach dem 2. Oktober 1986 in einem entsprechenden Bauzustand befanden, müssen mit einem nach EntschlieÙung A.586(14) zugelassenen System ausgerüstet werden

6.1.2 Das System besteht aus

.1 Steuereinheit

☐

.2 Rechnereinheit

☐

.3 Auswertereinheit

☐

6.1.3 Das System ist ausgerüstet mit

.1 einer Anlaßverblockung

☐

.2 einer selbsttätigen Abschaltvorrichtung

☐

6.1.4 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach Entschließung
A.393(X) oder A.586(14)*) zugelassen und eignet sich
für

.1 Rohöl

☐

.2 schwarze Produkte

☐

.3 weiße Produkte

☐

.4 ölähnliche schädliche flüssige Stoffe wie in der
Beilage zum Zeugnis aufgeführt

☐

6.1.5 Ein Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kon-
trollsystem für das Einleiten von Öl ist an Bord
vorhanden

☐

*) Nichtzutreffendes streichen

6.2 Sloptanks

6.2.1 Das Schiff verfügt über besondere(n) Slop-tank(s) mit einem Gesamtinhalt von m³, der % der Ladefähigkeit entspricht und damit in Übereinstimmung ist mit

☐

.1 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c

☐

.2 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i

☐

.3 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii

☐

.4 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer iii

☐

6.2.2 Ladetanks sind zu Sloptanks bestimmt worden

☐

6.3 Meßgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser

6.3.1 Das Schiff verfügt über Meßgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser, die nach Entschlie-ßung MEPC.5(XIII) zugelassen sind

☐

6.4 Befreiung von Regel 15

6.4.1 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 15 Absatz 7 von den Vorschriften der Regel 15 Absätze 1, 2 und 3 befreit

☐

6.4.2 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 2 von den Vorschriften der Regel 15 Absätze 1, 2 und 3 befreit

☐

6.5 Ausnahme von Regel 15

6.5.1 Nach Regel 15 Absatz 5 Buchstabe b wird auf die Einhaltung der Vorschriften der Regel 15 Absatz 3 durch das Schiff verzichtet. Das Schiff wird ausschließlich eingesetzt für

.1 besonderen Verkehr nach Regel 13C

.....

☐

.2 Reisen in (einem) Sondergebiet(en)

.....

☐

.3 Reisen innerhalb von 50 Meilen vom nächstgelegenen Land außerhalb (eines) (von) Sondergebiet(s)(en) mit einer Dauer von 72 Stunden oder weniger, beschränkt auf

.....

☐

7. PUMP-, LEITUNGS- UND EINLEITVORRICHTUNGEN (Regel 18)

7.1 Abflußöffnungen für das Einleiten von getrenntem Ballast ins Meer befinden sich

7.1.1 oberhalb der Wasserlinie

☐

7.1.2 unterhalb der Wasserlinie

☐

7.2 Mit Ausnahme des Ladungsübergabeanschlusses befinden sich Abflußöffnungen für das Einleiten von sauberem Ballast ins Meer *)

*) nur jene Öffnungen angeben, die überwacht werden können

- | | | |
|-------|---|--------------------------|
| 7.2.1 | oberhalb der Wasserlinie | ☐ |
| 7.2.2 | unterhalb der Wasserlinie | ☐ |
| 7.3 | Mit Ausnahme des Ladungsübergabeanschlusses befinden sich Abflußöffnungen für das Einleiten von schmutzigem Ballast oder mit Öl verschmutztem Wasser von Ladetanks ins Meer*) | |
| 7.3.1 | oberhalb der Wasserlinie | ☐ |
| 7.3.2 | unterhalb der Wasserlinie in Verbindung mit dem Teilstrom-Überwachungssystem nach Regel 18 Absatz 6 Buchstabe e | ☐ |
| 7.3.3 | unterhalb der Wasserlinie | ☐ |
| 7.4 | Abgabe von Öl aus Ladepumpen und Ölleitungen (Regel 18 Absätze 4 und 5) | |
| 7.4.1 | Einrichtungen zum Entleeren aller Ladepumpen und Ölleitungen nach Abschluß des Löschvorgangs | |
| .1 | Restmengen können in einen Ladetank oder Slop tank eingeleitet werden | ☐ |
| .2 | Für die Abgabe an Land ist eine besondere Leitung mit geringem Durchmesser vorhanden | ☐ |

*) Nur jene Öffnungen angeben, die überwacht werden können

8. BORDEIGENER NOTFALLPLAN FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGEN (Regel 26)

- 8.1 Das Schiff führt einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen nach Regel 16 mit ☐

9. GLEICHWERTIGE EINRICHTUNGEN FÜR CHEMIKALIENTANKSCHIFFE, DIE ÖL BEFÖRDERN

- 9.1 Als gleichwertige Einrichtung bei der Beförderung von Öl mit einem Chemikalienschiff verfügt das Schiff an Stelle von Sloptanks (Nummer 6.2) und von Meßgeräten zur Bestimmung der Grenzflächen zwischen Öl und Wasser (Nummer 6.3) über folgende Ausrüstung:

- 9.1.1 Öl-Wasser-Separatoranlage, die in der Lage ist, den Ölgehalt auf weniger als 100 ppm zu verringern, mit einem maximalen Durchfluß von m³/h ☐

- 9.1.2 Auffangtank mit einem Fassungsvermögen von m³ ☐

- 9.1.3 Tank zum Sammeln der Tankwaschrückstände

- .1 ein eigens dafür bestimmter Tank ☐

- .2 ein Ladetank, der als Sammel-tank bestimmt wird ☐

- 9.1.4 Fest eingebaute Pumpe für das Einleiten von ölhaltigen Ausflüssen durch die Öl-Wasser-Separatoranlage ☐

- 9.2 Die Öl-Wasser-Separatoranlage ist nach Entschließung A.393(X) zugelassen und ist für den gesamten Bereich der Stoffe der Anlage I geeignet ☐

- 9.3 Das Schiff verfügt über ein gültiges Zeugnis über die Eignung zur Beförderung von gefährlichen Chemikalien als Massengut ☐

10 ÖLÄHNLICHE SCHÄDLICHE FLÜSSIGE STOFFE

- 10.1 Das Schiff darf nach Regel 14 der Anlage II des Übereinkommens die in der beigefügten Liste *) aufgeführten ölähnlichen schädlichen flüssigen Stoffe befördern ☐

11. BEFREIUNG

- 11.1 Befreiungen von den Vorschriften der Kapitel II und III der Anlage I des Übereinkommens sind nach Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a von der Verwaltung in bezug auf die unter der (den) Nummer(n)
.....
.....
dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden ☐

*) Die Liste der ölähnlichen schädlichen flüssigen Stoffe, die befördert werden dürfen, ist - versehen mit Unterschriften, Datum und Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde - beizufügen.

12. GLEICHWERTIGER ERSATZ (Regel 3)

12.1 Gleichwertiger Ersatz ist von der Verwaltung für ☐
bestimmte Vorschriften der Anlage I in bezug auf die
unter der (den) Nummer(n)
.....
.....
dieses Berichts aufgeführten Punkte zugelassen wor-
den.

Hiermit wird bescheinigt, daß dieser Bericht in jeder Hinsicht
zutreffend ist.

L.S.

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Nachweises)

.....19..
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten,
der den Nachweis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Anhang III der Anlage I
zu MARPOL 73/78 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Anhang III
MUSTER EINES ÖLTAGEBUCHS

ÖLTAGEBUCH

Teil I - Betriebsvorgänge im Maschinenraum
(Alle Schiffe)

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Bruttoreaumgehalt:

Zeitraum vom bis zum

Anmerkung: Teil I des Öltagebuchs ist auf jedem Öltankerschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT sowie auf jedem sonstigen Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankerschiff ist, zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum mitzuführen. Auf Öltankerschiffen ist außerdem Teil II des Öltagebuchs zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks mitzuführen.

EINFÜHRUNG

Die folgenden Seiten dieses Abschnitts enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Maschinenraum, die, falls zutreffend, nach Regel 20 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung (MARPOL 73/78) in das Öltagebuch einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefaßt, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Aufzeichnungen im Öltagebuch sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe des betreffenden Abschnitts und die Kennnummer des jeweiligen Vorgangs einzusetzen sowie in dem dafür freigelassenen Raum die erforderlichen Einzelangaben in chronologischer Reihenfolge einzutragen.

Nach Abschluß jedes Vorgangs sind die entsprechenden Eintragungen von dem (den) verantwortlichen Offizier(en) mit Datum und Unterschrift zu versehen. Nach dem letzten Eintrag ist jede Seite vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben.

Das Öltagebuch enthält viele Hinweise auf die Ölmengen. Die begrenzte Genauigkeit der Tankmeßgeräte, Temperaturschwankungen und an Tankwänden anhaftende Rückstände beeinträchtigen die Genauigkeit der Meßergebnisse. Die Eintragungen im Öltagebuch sind entsprechend zu werten.

**VERZEICHNIS DER AUFZEICHNUNGS-
PFLICHTIGEN VORGÄNGE**

**(A) FÜLLEN DER BRENNSTOFFTANKS MIT BALLAST ODER REINIGEN DER
TANKS**

1. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
2. Wurden die Tanks gereinigt, seit sie das letztmal Öl enthielten? Wenn nicht, Sorte des vorher beförderten Öls angeben.
3. Reinigungsvorgang:
 - .1 Schiffsposition und Uhrzeit bei Beginn und bei Abschluß der Reinigung;
 - .2 Tank(s) angeben, bei dem (denen) eine der folgenden Reinigungsmethoden angewandt wurde (Tankwaschen, Ausdampfen, Reinigen mit Chemikalien; Angabe von Art und Menge der verwendeten Chemikalien);
 - .3 Tank(s) angeben, in den (die) das Tankwaschwasser umgepumpt wurde.
4. Füllen mit Ballast
 - .1 Schiffsposition und Uhrzeit bei Beginn und Beendigung des Füllens mit Ballast;
 - .2 Ballastmenge bei ungereinigten Tanks;
 - .3 Schiffsposition bei Beginn der Reinigung;
 - .4 Schiffsposition bei Beginn des Füllens mit Ballast

**(B) EINLEITEN VON SCHMUTZIGEM BALLAST- ODER WASCHWASSER AUS
DEN UNTER BUCHSTABE A BEZEICHNETEN BRENNSTOFFTANKS**

5. Bezeichnung des (der) Tanks
6. Schiffsposition bei Beginn des Einleitens
7. Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens
8. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens
9. Methode des Einleitens:
 - .1 über eine 100 ppm-Anlage;
 - .2 über eine 15 ppm-Anlage;
 - .3 Abgabe an Auffanganlagen.
10. Eingeleitete Menge

**(C) SAMMLUNG UND ABGABE BEZIEHUNGSWEISE BESEITIGUNG VON ÖL-
RÜCKSTÄNDEN (ÖLSCHLAMM)**

11. Sammlung von Ölrückständen

Menge der (des) an Bord behaltenen Ölrückstände (Ölschlamms) am Ende einer Reise, jedoch nicht häufiger als einmal je Woche. Bei Schiffen, die auf kurzen Reisen eingesetzt sind, ist die Menge einmal die Woche einzutragen."

- .1 Seperator-Ölschlamm (Ölschlamm, der bei der Reinigung von Brenn- und Schmierstoffen anfällt) und gegebenenfalls sonstige Rückstände:

- Bezeichnung des (der) Tanks:
- Fassungsvermögen des (der) Tanks:m³
- Gesamtmenge der an Bord
behaltenen Rückstände:m³;

" Nur in den Tanks, die unter Nummer 3 der Formblätter A und B des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis aufgeführt sind.

.2 Sonstige Rückstände (wie Ölrückstände aus Entwässerungen und Leckagen, Altöl usw. in Maschinenräumen), sofern in Ergänzung zu Nr. 1 weitere Tanks eingebaut sind:

- Bezeichnung des (der) Tanks:
- Fassungsvermögen des (der) Tanks:m³
- Gesamtmenge der an Bord
behaltenen Rückstände:m³

12. Methoden der Abgabe beziehungsweise Beseitigung des Rückstands

Mengen der abgegebenen beziehungsweise beseitigten Rückstände, geleerte(n) Tank(s) und an Bord behaltene Menge angeben.

- .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)²⁾
- .2 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s)
(Tank(s) und Gesamtinhalt des (der) Tanks angeben);
- .3 Verbrennung (Gesamtdauer des Vorgangs angeben);
- .4 sonstige Methode (angeben, welche).

²⁾ Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die Menge des Tankwaschwassers, des schmutzigen Ballasts, der Rückstände oder ölhaltigen Gemische, die abgegeben worden sind, sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im einzelnen angegeben sind. Ist die Quittung oder die Bescheinigung dem Öltagebuch beigelegt, so kann sie dem Kapitän als Beweis zur Widerlegung der Behauptung dienen, daß sein Schiff an einem Verschmutzungsereignis beteiligt war. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Öltagebuch aufbewahrt werden.

**(D) NICHTSELBSTTÄTIGES EINLEITEN ÜBER BORD ODER ABGEBEN BZW.
SONSTIGE BESEITIGUNG VON BILGEWASSER, DAS SICH IN
MASCHINENRÄUMEN ANGESAMMELT HAT**

13. Eingeleitete oder abgegebene bzw. beseitigte Menge

14. Uhrzeit des Einleitens oder der Abgabe bzw. der Besei-
tigung (Beginn und Beendigung)

15. Methode des Einleitens oder der Abgabe bzw. der Besei-
tigung

- .1 über eine 100 ppm-Anlage (Position bei Beginn und
Beendigung angeben);
- .2 über eine 15 ppm-Anlage (Position bei Beginn und
Beendigung angeben);
- .3 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)²⁾;
- .4 Umpumpen in einen Sloptank oder Sammel-tank (Angabe
des (der) Tanks; umgepumpte Menge und die in dem
(den) Tank(s) behaltene Gesamtmenge angeben).

²⁾ Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die Menge des Tankwaschwassers, des schmutzigen Ballasts, der Rückstände oder ölhaltigen Gemische, die abgegeben worden sind, sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im einzelnen angegeben sind. Ist die Quittung oder die Bescheinigung dem Öltagebuch beige-fügt, so kann sie dem Kapitän als Beweis zur Widerlegung der Behaup-tung dienen, daß sein Schiff an einem Verschmutzungsereignis beteiligt war. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Öltagebuch aufbewahrt werden.

(E) SELBSTTÄTIGES EINLEITEN ÜBER BORD ODER ABGEBEN BZW. BESEITIGUNG VON BILGEWASSER, DAS SICH IN MASCHINENRÄUMEN ANGESAMMELT HAT

16. Uhrzeit und Schiffsposition bei der Umstellung des Pumpsystems auf selbsttätigen Betrieb zum Einleiten über Bord
17. Uhrzeit bei der Umstellung des Systems auf selbsttätigen Betrieb zum Umpumpen von Bilgewasser in einen Sammel-tank (Tank angeben)
18. Uhrzeit bei der Umstellung des Systems auf Handbetrieb
19. Methode des Einleitens über Bord
 - .1 über eine 100 ppm-Anlage;
 - .2 über eine 15 ppm-Anlage.

(F) ZUSTAND DES ÜBERWACHUNGS- UND KONTROLLSYSTEMS FÜR DAS EINLEITEN VON ÖL

20. Uhrzeit bei Ausfall des Systems
21. Uhrzeit bei Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems
22. Ursachen des Ausfalls.

(G) UNFALLBEDINGTES ODER DURCH ANDERE AUSSERGEWÖHNLICHE UMSTÄNDE VERURSACHTES EINLEITEN VON ÖL

23. Uhrzeit des Vorfalls
24. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
25. Ungefähre Menge und Sorte des Öls
26. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen.

(H) BUNKERN VON BRENNSTOFF ODER VON SCHMIERÖL ALS MASSENGUT

27. Bunkern

- .1 Ort des Bunkerns;
- .2 Uhrzeit des Bunkerns;
- .3 Sorte und Menge des Brennstoffs und Bezeichnung des (der) Tanks (hinzugefügte Menge und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) angeben);
- .4 Sorte und Menge des Schmieröls und Bezeichnung des (der) Tanks (hinzugefügte Menge und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) angeben).

(I) WEITERE BETRIEBSVORGÄNGE UND ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

NAME DES SCHIFFES
UNTERSCHIEDUNGSSIGNAL
BETRIEBSVORGÄNGE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM FÜLLEN BZW. ENT-
LEEREN VON LADE- UND BALLASTTANKS (ÖLTANKSCHIFFE)^{*)}
BETRIEBSVORGÄNGE IM MASCHINENRAUM (ALLE SCHIFFE)^{*)}

Datum	Kenn- buch- stabe	Kenn- nummer	Bezeichnung des jeweili- gen Vorgangs/Unter- schrift des verantwort- lichen Offiziers

Unterschrift des Kapitäns

^{*)} Nichtzutreffendes streichen

ÖLTAGEBUCH

**Teil II - Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen
bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks
(Öltankschiffe)**

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Bruttoreaumgehalt:

Zeitraum vom bis zum

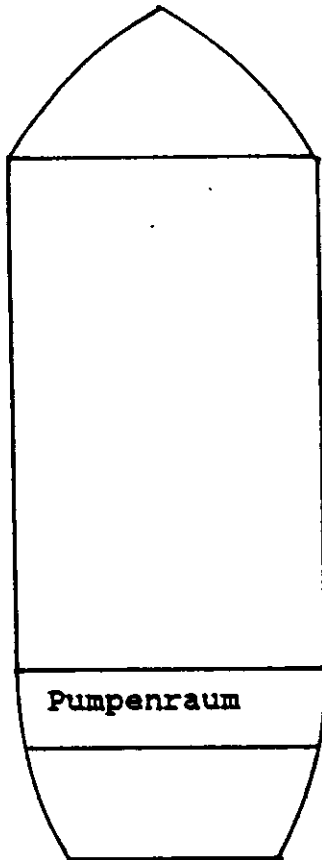
Anmerkung: Teil II des Öltagebuchs ist auf jedem Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks mitzuführen. Jedes derartige Tankschiff hat außerdem Teil I des Öltagebuchs zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum mitzuführen.

NAME DES SCHIFFES:

UNTERSCHIEDUNGSSIGNAL:

ANORDNUNG DER LADE- UND SLOPTANKS (DRAUFSICHT)

(an Bord zu vervollständigen, bzw. auszufüllen)



Bezeichnung des jeweiligen Tanks	Fassungsvermögen
Tiefe des (der) Sloptanks:	

(Das Fassungsvermögen ist für jeden einzelnen Tank, die Tiefe für jeden einzelnen Sloptank anzugeben.)

ÖLTAGEBUCH - TEIL II

EINFÜHRUNG

Die folgenden Seiten dieses Abschnitts enthalten eine vollständige Aufzeichnung derjenigen Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks, die, falls zutreffend, nach Regel 20 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung (MARPOL 73/78) in das Öltagebuch einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefaßt, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Aufzeichnungen im Öltagebuch sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe des betreffenden Abschnitts und die Kennnummer des jeweiligen Vorgangs einzusetzen sowie in dem dafür freigelassenen Raum die erforderlichen Einzelangaben in chronologischer Reihenfolge einzutragen.

Nach Abschluß jedes Vorgangs sind die entsprechenden Eintragungen von dem (den) verantwortlichen Offizier(en) mit Datum und Unterschrift zu versehen. Nach dem letzten Eintrag ist jede Seite vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Bei Öltankschiffen, die in einem besonderen Verkehr nach Regel 13C der Anlage I zu MARPOL 73/78 eingesetzt sind, sind die entsprechenden Eintragungen im Öltagebuch von der zuständigen Behörde des Hafenstaats mit einem Bestätigungsvermerk zu versehen.*

*) Dieser Satz soll nur in das Öltagebuch eines Tankschiffs aufgenommen werden, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist.

Das Öltagebuch enthält viele Hinweise auf die Ölmengen. Die begrenzte Genauigkeit der Tankmeßgeräte, Temperaturschwankungen und an Tankwänden anhaftende Rückstände beeinträchtigen die Genauigkeit der Meßergebnisse. Die Eintragungen im Öltagebuch sind entsprechend zu werten.

**VERZEICHNIS DER AUFZEICHNUNGS-
PFLICHTIGEN VORGÄNGE**

(A) ÜBERNAHME VON ÖLLADUNG

1. Ort der Übernahme
2. Sorte des übernommenen Öls und Bezeichnung des (der) Tanks
3. Gesamtmenge des geladenen Öls (hinzugefügte Menge und Gesamtmenge des (der) Tanks angeben)

(B) UMPUMPEN VON ÖLLADUNG WÄHREND DER REISE

4. Bezeichnung des (der) Tanks
 - .1 aus:
 - .2 in: (umgepumpte Menge und Gesamtmenge des (der) Tanks angeben)
5. Wurde(n) der (die) unter Nummer 4.1 genannte(n) Tank(s) geleert? (Wenn nicht, zurückbehaltene Menge angeben)

(C) LÖSCHEN VON ÖLLADUNG

6. Ort des Löschens
7. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks
8. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert? (Wenn nicht, zurückbehaltene Menge angeben.)

(D) TANKWASCHEN MIT ROHÖL (NUR BEI TANKSCHIFFEN, DIE MIT EINEM SYSTEM FÜR DAS TANKWASCHEN MIT ROHÖL AUSGERÜSTET SIND)

(Für jeden mit Rohöl gewaschenen Tank sind Eintragungen vorzunehmen)

9. Hafen, in dem das Tankwaschen mit Rohöl erfolgte, beziehungsweise Schiffsposition, falls das Tankwaschen mit Rohöl zwischen zwei Entladehäfen erfolgte
10. Bezeichnung des (der) gewaschenen Tanks¹⁾
11. Anzahl der benutzten Tankwaschmaschinen
12. Uhrzeit bei Beginn des Tankwaschens
13. Art des Waschprogramms²⁾
14. Arbeitsdruck in den Waschleitungen
15. Uhrzeit bei Abschluß oder Unterbrechung des Tankwaschens
16. Auf welche Weise wurde festgestellt, ob der (die) Tank(s) trocken war(en)
17. Bemerkungen³⁾

¹⁾ Sind in einem Tank mehr Tankwaschmaschinen angebracht, als nach der Beschreibung im Betriebs- und Ausrüstungshandbuch gleichzeitig betrieben werden können, so soll der gewaschene Tankbereich genau bezeichnet werden, z.B.: Mitteltank Nr. 2, vorderer Bereich.

²⁾ Hier ist entsprechend dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch einzutragen, ob nach einem Ein-Stufen-Programm oder einem Mehr-Stufen-Programm gewaschen wurde. Wurde nach einem Mehr-Stufen-Programm gewaschen, so sind der von den Tankwaschmaschinen erfaßte Winkel in vertikaler Ebene sowie die Häufigkeit anzugeben, mit der dieser Bereich in der betreffenden Stufe des Programms beaufschlagt wurde.

³⁾ Wurde nicht nach einem der im Betriebs- und Ausrüstungshandbuch angegebenen Programme gewaschen, so sind die Gründe dafür unter "Bemerkungen" anzugeben.

(E) FÜLLEN VON LADETANKS MIT BALLAST

18. Schiffsposition bei Beginn und Beendigung des Füllens

19. Füllvorgang

- .1 Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks;
- .2 Uhrzeit bei Beginn und Beendigung des Füllens;
- .3 Menge des aufgenommenen Ballasts (Gesamtmenge des Ballasts in jedem während des Füllvorgangs benutzten Tank angeben).

(F) FÜLLEN VON EIGENS FÜR SAUBEREN BALLAST BESTIMMTEN TANKS MIT BALLAST (NUR BEI TANKSCHIFFEN, DIE MIT EIGENS FÜR SAUBEREN BALLAST BESTIMMTEN TANKS AUSGERÜSTET SIND)

- 20. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
- 21. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, zu dem dem (den) eigens für sauberen Ballast bestimmte(n) Tank(s) Spülwasser beziehungsweise Hafenballast zugeführt wurde
- 22. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, zu dem die Pumpe(n) und Leitungen bei anschließender Abgabe des Spülwassers in den Sloptank durchgespült wurden
- 23. Menge des Öl-Wasser-Gemisches, das nach dem Durchspülen der Leitungen dem (den) Sloptank(s) oder Ladetank(s) zugeführt wurde, in dem (denen) Schmutzwasser vorübergehend aufbewahrt wird (Bezeichnung des (der) Tanks und Gesamtmenge angeben)
- 24. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, zu dem dem (den) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tank(s) zusätzliches Ballastwasser zugeführt wurde
- 25. Uhrzeit und Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, zu dem die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks sowie den Lade- und Lenzleitungen geschlossen wurden
- 26. Menge des an Bord genommenen sauberen Ballasts

(G) REINIGUNG VON LADETANKS

- 27. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks
- 28. Hafen beziehungsweise Schiffsposition
- 29. Dauer der Reinigung
- 30. Reinigungsmethode⁴⁾
- 31. Die Tankwaschrückstände wurden abgegeben an
 - .1 Auffanganlagen (Hafen und Menge angeben)⁵⁾;
 - .2 (einen) Sloptank(s) beziehungsweise (einen) zur Verwendung als Sloptank(s) bestimmte(n) Ladetank(s) (Tank(s) sowie die abgegebene Menge und die Gesamtmenge angeben)

(H) EINLEITEN VON SCHMUTZIGEM BALLAST

- 32. Bezeichnung des (der) Tanks
- 33. Schiffsposition bei Beginn des Einleitens ins Meer
- 34. Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens ins Meer
- 35. Ins Meer eingeleitete Menge
- 36. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens
- 37. War das Überwachungs- und Kontrollsystem während des Einleitens in Betrieb?
- 38. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?
- 39. Menge des dem (den) Sloptank(s) zugeführten Öl-Wasser-Gemisches (Sloptanks sowie Gesamtmenge angeben)
- 40. Abgabe an Auffanganlagen an Land⁵⁾ (Hafen und abgegebene Menge angeben)

⁴⁾ Absprühen mit dem Schlauch, maschinelles Waschen und/oder chemische Reinigung. Bei chemischer Reinigung sollen die betreffenden Chemikalien und die verwendete Menge angegeben werden.

⁵⁾ Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die Menge des Tankwaschwassers, des schmutzigen Ballasts, der Rückstände oder ölhaltigen Gemische, die abgegeben worden sind, sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im einzelnen angegeben sind. Ist die Quittung oder die Bescheinigung dem Öltagebuch beigelegt, so kann sie dem Kapitän als Beweis zur Widerlegung der Behauptung dienen, daß sein Schiff an einem Verschmutzungsereignis beteiligt war. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Öltagebuch aufbewahrt werden.

(I) EINLEITEN VON WASSER AUS SLOPTANKS INS MEER

41. Bezeichnung des (der) Sloptanks
42. Absetzzeitraum seit dem letzten Zuführen von Rückständen beziehungsweise
43. Absetzzeitraum seit dem letzten Einleiten
44. Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens
45. Gesamtinhalt bei Beginn des Einleitens (Feststellung durch Peilen von der Tankdecke aus)
46. Verlauf der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser bei Beginn des Einleitens (Feststellung durch Peilen von der Tankdecke aus)
47. Eingeleitete Hauptmenge und Einleitrates
48. Eingeleitete Restmenge und Einleitrates
49. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens
50. War das Überwachungs- und Kontrollsystem während des Einleitens in Betrieb?
51. Verlauf der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser bei Abschluß des Einleitens
52. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens
53. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?
54. Bestätigung, daß alle in Betracht kommenden Ventile im Leitungsnetz des Schiffes bei Abschluß des Einleitens aus den Sloptanks geschlossen wurden

(J) ABGABE BZW. BESEITIGUNG VON NICHT ANDERWEITIG ERFASTEN RÜCKSTÄNDEN UND ÖLHALTIGEN GEMISCHEN

55. Bezeichnung des (der) Tanks
56. Aus den einzelnen Tanks abgegebene beziehungsweise beseitigte Menge (zurückbehaltene Menge angeben)

57. Methode der Abgabe beziehungsweise Beseitigung der Rückstände

- .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen und abgegebene Menge angeben)⁹⁾
- .2 Vermischung mit der Ladung (Menge angeben)
- .3 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s) (Tank, umgepumpte Menge und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) angeben)
- .4 sonstige Methode (angeben, welche; abgegebene beziehungsweise beseitigte Menge angeben)

(K) EINLEITEN VON SAUBEREM BALLAST AUS LADETANKS

- 58. Schiffsposition bei Beginn des Einleitens von sauberem Ballast
- 59. Bezeichnung des (der) Tanks, aus dem (denen) eingeleitet wurde
- 60. War(en) der (die) Tank(s) bei Abschluß des Einleitens leer?
- 61. Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens, falls von der unter Nummer 58 angegebenen abweichend
- 62. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?

⁹⁾ Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die Menge des Tankwaschwassers, des schmutzigen Ballasts, der Rückstände oder ölhaltigen Gemische, die abgegeben worden sind, sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im einzelnen angegeben sind. Ist die Quittung oder die Bescheinigung dem Öltagebuch beigelegt, so kann sie dem Kapitän als Beweis zur Widerlegung der Behauptung dienen, daß sein Schiff an einem Verschmutzungsereignis beteiligt war. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Öltagebuch aufbewahrt werden.

(L) EINLEITEN VON BALLAST AUS EIGENS FÜR SAUBEREN BALLAST BESTIMMTEN TANKS (NUR BEI TANKSCHIFFEN, DIE MIT EIGENS FÜR SAUBEREN BALLAST BESTIMMTEN TANKS AUSGERÜSTET SIND)

63. Bezeichnung des (der) Tanks, aus dem (denen) eingeleitet wurde
64. Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens von sauberem Ballast ins Meer
65. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens ins Meer
66. Menge, die
 - .1 ins Meer eingeleitet wurde oder
 - .2 an eine Auffanganlage abgegeben wurde (Hafen angeben)
67. Gab es vor dem Einleiten oder während des Einleitens ins Meer irgendeinen Hinweis auf eine Verschmutzung des Ballastwassers mit Öl?
68. Wurde das Einleiten durch ein Ölgehaltsmeßgerät überwacht?
69. Uhrzeit und Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, zu dem die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks sowie den Lade- und Lenzleitungen bei Abschluß der Abgabe beziehungsweise des Einleitens von Ballast geschlossen wurden

(M) ZUSTAND DES ÜBERWACHUNGS- UND KONTROLLSYSTEMS FÜR DAS EINLEITEN VON ÖL

70. Uhrzeit bei Ausfall des Systems
71. Uhrzeit bei Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems
72. Ursachen des Ausfalls

**(N) UNFALLBEDINGTES ODER DURCH ANDERE AUSSERGEWÖHNLICHE
UMSTÄNDE VERURSACHTES EINLEITEN VON ÖL**

- 73. Uhrzeit des Vorfalls
- 74. Hafen oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
- 75. Ungefährte Menge und Sorte des Öls
- 76. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür
und allgemeine Bemerkungen

(O) WEITERE BETRIEBSVORGÄNGE UND ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

**TANKSCHIFFE, DIE IN EINEM BESONDEREN VERKEHR EINGESETZT
SIND**

(P) ÜBERNAHME VON BALLASTWASSER

- 77. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
- 78. Schiffsposition zur Zeit des Füllens des (der) Tanks
mit Ballast
- 79. Gesamtmenge des übernommenen Ballast in Kubikmeter
- 80. Bemerkungen

(Q) UMPUMPEN VON BALLASTWASSER INNERHALB DES SCHIFFES

- 81. Gründe für das Umpumpen

(R) ABGABE VON BALLASTWASSER AN AUFFANGANLAGEN

- 82. Hafen oder Häfen, in dem (denen) Ballastwasser abgege-
ben wurde
- 83. Name oder Bezeichnung der Auffanganlage
- 84. Gesamtmenge des abgegebenen Ballastwassers in Kubikme-
ter
- 85. Datum, Unterschrift und Stempel des Bediensteten der
Hafenbehörde

NAME DES SCHIFFES:

UNTERSCHIEDUNGSSIGNAL:

BETRIEBSVORGÄNGE IN ZUSAMMENHANG MIT DEM FÜLLEN BZW. ENT-
LEEREN VON LADE- UND BALLASTTANKS (ÖLTANKSCHIFFE)*

BETRIEBSVORGÄNGE IM MASCHINENRAUM (ALLE SCHIFFE)*

Datum	Kenn- buch- stabe	Kenn- nummer	Bezeichnung des jeweili- gen Vorgangs/Unter- schrift des verantwort- lichen Offiziers

Unterschrift des Kapitäns"

* Nichtzutreffendes streichen

ENTSCHLIESSUNG MEPC 48(31)
beschlossen am 4. Juli 1991

ÄNDERUNGEN DER ANLAGE ZU DEM PROTOKOLL VON 1978
ZU DEM INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1973
ZUR VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE

(Bestimmung der Region der Karibik zum Sonder-
gebiet im Sinne der Anlage V zu MARPOL 73/78)

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT -

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über
die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die
Aufgaben des Ausschusses,

IM HINBLICK AUF Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens
von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
(im folgenden als "Übereinkommen von 1973" bezeichnet) sowie
auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen
Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung
durch Schiffe (im folgenden als "Protokoll von 1978" bezeich-
net), in denen dem zuständigen Gremium der Organisation die
Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973
in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung
(MARPOL 73/78) sowie die Beschlußfassung darüber übertragen
wird,

NACH PRÜFUNG der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des
Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten
Änderungen des Protokolls von 1978 auf seiner einunddreißig-
sten Tagung -

1. BESCHLIESST nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. BESTIMMT nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daÙ die Änderungen als am 4. Oktober 1992 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. FORDERT die Vertragsparteien AUF, zur Kenntnis zu nehmen, daÙ die Änderungen am 4. April 1993 nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung in Kraft treten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien der Anlage V zu dem Protokoll von 1978 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien der Anlage V zu dem Protokoll von 1978 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN DER REGEL 5 DER ANLAGE V ZU MARPOL 73/78
(BESTIMMUNG DER REGION DER KARIBIK
ZUM SONDERGEBIET)

Regel 5 - Beseitigung von Müll innerhalb von Sondergebieten

Der einleitende Satz in Absatz 1 wird wie folgt geändert:

"(1) Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das "Gebiet der Golfe", das Nordseegebiet, das Antarktisgebiet und die Region der Karibik einschließlich des Golfes von Mexiko und des Karibischen Meeres, die wie folgt festgelegt werden:"

Dem Absatz 1 wird folgender neuer Buchstabe h angefügt:

"h) Die Region der Karibik bezeichnet entsprechend der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens zum Schutz und zur Entwicklung der Meeresumwelt in der Region der Karibik (Cartagena de Indias, 1983) den Golf von Mexiko und das eigentliche Karibische Meer einschließlich der darin gelegenen Buchten und Meere und des Teiles des Atlantischen Ozeans, der sich innerhalb der Grenze befindet, die durch den Breitengrad 30°N von Florida östlich zum Längengrad 77°30'W, von dort auf der Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 20°N und des Längengrads 59°W, von dort auf der Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 7°20'N und des Längengrads 50°W, von dort

auf der Loxodrome südwestlich bis zur Ostgrenze von Französisch-Guayana gebildet wird."

Buchstabe b des Absatzes 2 wird wie folgt geändert:

"b) sofern unter Buchstabe c nichts anderes vorgesehen ist, hat die Beseitigung von Lebensmittelabfällen ins Meer so weit wie möglich von Land, jedoch auf keinen Fall weniger als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, zu erfolgen,"

Dem Absatz 2 wird folgender neuer Buchstabe c angefügt:

"c) hat die Beseitigung von Lebensmittelabfällen, die durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind, in der Region der erweiterten Karibik so weit wie möglich von Land, jedoch auf keinen Fall - vorbehaltlich der Regel 4 - weniger als 3 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, zu erfolgen. Die zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit Öffnungen von höchstens 25 Millimeter passieren können."

ENTSCHLIESSUNG MEPC 51(32)
beschlossen am 6. März 1992

ÄNDERUNGEN DER ANLAGE ZU DEM PROTOKOLL VON 1978
ZU DEM INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1973
ZUR VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE

(Einleitkriterien in Anlage I zu MARPOL 73/78)

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT -

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IM HINBLICK AUF Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Übereinkommen von 1973" bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Protokoll von 1978" bezeichnet), in denen dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlußfassung darüber übertragen wird,

EINGEDENK des Zieles von MARPOL 73/78, die absichtliche Verschmutzung der Meeresumwelt durch Öl völlig zu beseitigen,

IN DEM WUNSCH, in dieser Hinsicht die betriebsbedingte Verschmutzung durch Schiffe noch weiter zu verringern,

NACH PRÜFUNG der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten Änderungen des Protokolls von 1973 auf seiner zweiunddreißigsten Tagung -

1. BESCHLIESST nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. BESTIMMT nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daß die Änderungen als am 6. Januar 1993 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. FORDERT die Vertragsparteien AUF, zur Kenntnis zu nehmen, daß die Änderungen am 6. Juli 1993 nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung in Kraft treten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien der Anlage V zu dem Protokoll von 1978 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien der Anlage V zu dem Protokoll von 1978 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN DER ANLAGE I
ZU MARPOL 73/78

Die Regeln der Anlage I werden wie folgt geändert:

1. Regel 9

- .1 Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 Buchstabe a Ziffer iv wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"iv) die jeweilige Öl-Einleitrates liegt nicht höher als 30 Liter je Seemeile;"

- .2 Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 Buchstabe b wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"b) bei einem Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 oder mehr RT, sofern es sich nicht um ein Öltankschiff handelt, und bei Öltankschiffen aus Maschinenraumbilgen ausschließlich der Ladungs-Pumpenraumbilgen, sofern der Ausfluß nicht mit Ölladungsrückständen vermischt ist:

- i) Das Schiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;
- ii) das Schiff fährt auf seinem Kurs;
- iii) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm und
- iv) das Schiff hat eine Anlage nach Maßgabe der Regel 16 in Betrieb."

.3 Absatz 4 wird geändert, indem der gesamte zweite Satz einschließlich der Buchstaben a bis d gestrichen wird.

.4 Folgender neuer Absatz 7 wird angefügt:

"(7) Bei einem Schiff im Sinne der Regel 16 Absatz 6, das nicht mit einer Anlage nach Maßgabe der Regel 16 Absatz 1 oder der Regel 16 Absatz 2 ausgerüstet ist, gilt Absatz 1 Buchstabe b erst vom 6. Juli 1998 oder von dem Tag an, an dem das Schiff mit einer solchen Anlage ausgerüstet wird, sofern dieser Zeitpunkt früher liegt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus den Maschinenraumbilgen eines solchen Schiffes ins Meer verboten, sofern nicht alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Das ölhaltige Gemisch stammt nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen;
- b) das ölhaltige Gemisch ist nicht mit Ölladungsrückständen vermischt;
- c) das Schiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;
- d) das Schiff ist mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;
- e) das Schiff fährt auf seinem Kurs;
- f) der Ölgehalt des Ausflusses beträgt weniger als 100 ppm, und

- g) das Schiff hat eine Öl-Wasser-Separatoranlage von einem Typ in Betrieb, der von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation empfohlenen technischen Anforderung " zugelassen ist."

Absatz 7 Buchstabe g wird folgende Fußnote angefügt:

- "") Es wird auf die von der Organisation mit Entscheidung A.393(X) angenommene Empfehlung über die internationalen Leistungs- und Prüfungsanforderungen für Öl-Wasser-Separatoranlagen und Ölgehaltsmeßgeräte verwiesen."

2. Regel 10

.1 Absatz 2 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- "b) ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält, es sei denn, daß der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm beträgt."

.2 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer v wird geändert, indem der darin enthaltene Verweis auf "Regel 16 Absatz 7" durch "Regel 16 Absatz 5" ersetzt wird.

3 Regel 16

der bisherige Wortlaut dieser Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Regel 16

Überwachungs- und Kontrollsystem
für das Einleiten von Öl und Ölfilteranlage

(1) Jedes Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 oder mehr RT, jedoch weniger als 10 000 RT, muß mit einer Ölfilteranlage ausgerüstet sein, die Absatz 4 entspricht. Jedes derartige Schiff, das große Mengen flüssigen Brennstoffs befördert, hat Absatz 2 der vorliegenden Regel oder Regel 14 Absatz 1 zu entsprechen.

(2) Jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 oder mehr RT muß mit einer Ölfilteranlage sowie mit einer Alarmvorrichtung und einer weiteren Vorrichtung ausgestattet sein, die jedes Einleiten eines ölhaltigen Gemisches selbsttätig unterbricht, wenn der Ölgehalt des Ausflusses 15 ppm überschreitet.

(3) a) Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 bei Schiffen verzichten, die ausschließlich für Reisen in Sondergebieten verwendet werden, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- i) Das Schiff ist mit einem Sammel-tank ausgerüstet, dessen Fassungsvermögen den Anforderungen der Verwaltung genügt, um das gesamte ölhaltige Bilgewasser an Bord zu behalten;

- ii) das gesamte ölhaltige Bilgewasser wird zum späteren Einleiten in Auffanganlagen an Bord behalten;
 - iii) die Verwaltung hat festgestellt, daß ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme des ölhaltigen Bilgewassers in einer ausreichenden Anzahl von Häfen oder Umschlagplätzen, die das Schiff anläuft, zur Verfügung stehen;
 - iv) das gegebenenfalls erforderliche Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung enthält den Vermerk, daß das Schiff ausschließlich für Reisen innerhalb von Sondergebieten verwendet wird;
 - v) Menge, Uhrzeit und Hafen der Abgabe werden in das Öltagebuch eingetragen.
- b) Die Verwaltung stellt sicher, daß Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 400 RT, soweit durchführbar, dafür ausgerüstet sind, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten oder nach den Vorschriften der Regel 9 Absatz 1 Buchstabe b einzuleiten.

(4) Die in Absatz 1 genannte Ölfilteranlage muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sind und muß sicherstellen, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, nachdem es das System durchlaufen hat, einen Ölgehalt von höchstens 15 ppm aufweist. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlene Anforderung ”.

(5) Die in Absatz 2 genannte Ölfilteranlage muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein und muß sicherstellen, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, nachdem es das System oder die Systeme durchlaufen hat, einen Ölgehalt von höchstens 15 ppm aufweist. Die Anlage ist mit einer Alarmvorrichtung zu versehen, die anzeigt, wenn dieser Wert nicht eingehalten werden kann. Sie ist ferner mit einer Vorrichtung zu versehen, durch die sichergestellt wird, daß jedes Einleiten von ölhaltigen Gemischen selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses 15 ppm überschreitet. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage und der Vorrichtungen berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlene Anforderung ".

(6) Für Schiffe, die vor dem 6. Juli 1993 abgeliefert werden, gelten die Vorschriften dieser Regel vom 6. Juli 1998 an, sofern diese Schiffe mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage (100 ppm-Anlage) an Bord betrieben werden können."

Den Absätzen 4 und 5 wird folgende Fußnote angefügt:

" Es wird auf die von der Organisation mit Entschliebung A.393(X) angenommene Empfehlung über die internationalen Leistungs- und Prüfungsanforderungen für Öl-Wasser-Separatoranlagen und Ölgehaltsmeßgeräte verwiesen."

4 Regel 21

.1 Buchstabe c wird geändert, indem die Worte "in einem Sondergebiet" gestrichen werden.

.2 Buchstabe d wird gestrichen.

5 Formblätter A und B der Nachträge zum IOPP-Zeugnis

Die Punkte 2.2 und 2.3 in den Formblättern A und B der Nachträge zum IOPP-Zeugnis werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"2.2 Typ der eingebauten Ölfilteranlage

2.2.1 Ölfilter (15 ppm)
(Regel 16 Absatz 4)

2.2.2 Ölfilteranlage (15 ppm)
mit Alarmvorrichtung und einer Einrichtung zur
selbsttätigen Unterbrechung
(Regel 16 Absatz 5)

2.3 Dem Schiff wird bis zum 6. Juli 1998 der Betrieb mit
der vorhandenen Ausrüstung gestattet (Regel 16 Absatz 6) und ist ausgerüstet

2.3.1 mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage (100 ppm)

2.3.2 mit einer Ölfilteranlage (15 ppm) ohne Alarmvorrichtung

2.3.3 mit einer Ölfilteranlage (15 ppm) mit Alarmvorrichtung und einer Einrichtung zur Unterbrechung von Hand.

Übersetzung

105 - 92/3878

EntschlieÙung MEPC. 52 (32)

beschlossen am 6. März 1992

Änderungen der Anlage

zu dem Protokoll von 1978

zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973

zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

(Neue Regeln 13F und 13G und damit zusammenhängende Änderungen der
Anlage I zu MARPOL 73/78)

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt -

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Übereinkommen von 1973" bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als "Protokoll von 1978" bezeichnet), in denen dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlußfassung darüber übertragen wird,

im Hinblick ferner auf EntschlieÙung A.675(16) über die Verhütung der Ölverschmutzung,

in Kenntnis der Tragweite von Ereignissen der Meeresverschmutzung infolge von Tankschiffsunfällen,

in dem Wunsch, die Vorschriften für die Konstruktion und den Bau von Öltankschiffen zu verbessern, um die Ölverschmutzung bei einem Zusammenstoß oder einer Strandung zu verhüten,

nach Prüfung der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten Änderungen des Protokolls von 1978 auf seiner zweiunddreißigsten Tagung -

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daß die Änderungen als am 6. Januar 1993 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v.H. des Bruttoreaumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermitteln haben;

3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, daß die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 am 6. Juli 1993 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung in Kraft treten;

4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten;

6. erklärt sich bereit, folgendes mit Dringlichkeit auszuarbeiten:
- a) Richtlinien für die Genehmigung anderer Methoden für Konstruktion und Bau von Öltankschiffen, wie in Regel 13F Absatz 5 gefordert;
 - b) Richtlinien für die Genehmigung anderer baulicher oder betrieblicher Maßnahmen, wie in Regel 13G Absatz 7 gefordert, und
 - c) Richtlinien für ein erweitertes Programm für Besichtigungen und Überprüfungen, wie in Regel 13G Absatz 3 gefordert.

ANLAGE
ÄNDERUNGEN DER ANLAGE I VON MARPOL 73/78

Regel 1
Begriffsbestimmungen

Die folgende neue Nummer 8 Buchstabe c wird nach der bisherigen Nummer 8 Buchstabe b eingefügt:

- "c) Ungeachtet des Buchstabens a gilt der Umbau eines vorhandenen Öltankschiffs zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 13F oder 13G dieser Anlage nicht als größerer Umbau im Sinne dieser Anlage."

Neue Regeln 13F und 13G

Die folgenden neuen Regeln 13F und 13G werden nach der bisherigen Regel 13E eingefügt:

Regel 13F der Anlage I zu MARPOL 73/78
Verhütung der Verschmutzung durch Öl bei einem Zusammenstoß
oder einer Strandung

- (1) Diese Regel findet Anwendung auf Öltankschiffe von 600 und mehr Tonnen Tragfähigkeit,
- a) für die der Bauauftrag an oder nach dem 6. Juli 1993 erteilt wird;
 - b) falls kein Bauauftrag vorliegt, deren Kiel an oder nach dem 6. Januar 1994 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden;
 - c) die an oder nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert werden;
 - d) an denen ein größerer Umbau durchgeführt wird,
 - i) für den der Auftrag nach dem 6. Juli 1996 erteilt wird;

- ii) falls kein Auftrag vorliegt, dessen Bauarbeiten nach dem 6. Januar 1994 begonnen werden oder
 - iii) der nach dem 6. Juli 1996 beendet wird.
- (2) Jedes Öltankschiff von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit
- a) hat anstelle der Regel 13E, soweit zutreffend, den Vorschriften des Absatzes 3 zu entsprechen, sofern es nicht den Absätzen 4 und 5 unterliegt und
 - b) hat, soweit zutreffend, den Vorschriften des Absatzes 6 zu entsprechen.
- (3) Die Ladetanks müssen über die gesamte Länge durch Ballasttanks oder Räume, die keine Lade- und Brennstofftanks sind, wie folgt geschützt werden:
- a) Seitentanks oder -räume

Seitentanks oder -räume müssen sich entweder über die volle Seitenhöhe des Schiffes oder von Oberkante Doppelboden bis zum obersten Deck erstrecken, wobei ein etwa vorhandener abgerundeter Schergang unberücksichtigt bleibt. Sie müssen so angeordnet sein, daß die Ladetanks - wie im folgenden angegeben - von der Mallkante der Außenhautbeplattung nirgends einen geringeren Abstand als w haben, der, wie in Abb. 1 dargestellt, an jedem Querschnitt rechtwinklig zur Außenhaut gemessen wird:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20\,000} \quad (\text{m}) \text{ oder}$$

$w = 2,0 \text{ m}$, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

Der Mindestwert für w beträgt 1,0 m.

- b) Doppelbodentanks oder -räume

An jedem Querschnitt muß jeder Doppelbodentank oder -raum so hoch sein, daß der rechtwinklig zur Bodenbeplattung gemessene Abstand h

zwischen dem Boden des Ladetanks und der Mallekante der Bodenbeplattung, wie in Abb. 1 dargestellt, nicht kleiner ist als folgender Abstand:

$$h = B/15 \text{ (m) oder}$$

$$h = 2,0 \text{ m, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.}$$

Der Mindestwert für h beträgt 1,0 m.

c) Kimmbereich oder Stellen ohne ausgeprägte Kimm

Sind die Abstände h und w unterschiedlich, so geht der Abstand w in den Ebenen vor, die, wie in Abb. 1 dargestellt, 1,5 h über der Basislinie liegen.

d) Gesamtfassungsvermögen der Ballasttanks

Auf Rohöltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und auf Produktentankschiffen von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit darf das gesamte Fassungsvermögen der Seiten-, Doppelboden-, Vorpiek- und Hinterpiektanks nicht geringer sein als das zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 13 erforderliche Fassungsvermögen der Tanks für getrennten Ballast. Seitentanks oder -räume und Doppelbodentanks, die zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 13 verwendet werden, müssen möglichst gleichmäßig über die Länge der Ladetanks angeordnet sein. Zusätzliche Kapazität für getrennten Ballast, die zur Verringerung von Längsbiegespannungen des Schiffskörpers, Trimm usw. vorgesehen ist, kann an beliebiger Stelle innerhalb des Schiffes angeordnet sein.

e) Lenzbrunnen in Ladetanks

Lenzbrunnen in Ladetanks dürfen sich bis in den Doppelboden unter der durch den Abstand h bestimmten Grenzlinie erstrecken; sie müssen jedoch so klein wie möglich sein, und der Abstand zwischen Brunnenboden und Bodenbeplattung muß mindestens 0,5 h betragen.

f) Rohrleitungen für Ballast und Ladung

Rohrleitungen für Ballast und andere Rohrleitungen, wie z.B. Peil- und Luftrohre zu Ballasttanks, dürfen nicht durch Ladetanks geführt werden. Rohrleitungen für Ladung und ähnliche Rohrleitungen zu Ladetanks dürfen nicht durch Ballasttanks geführt werden. Ausnahmen von dieser Vorschrift können für kurze Rohrleitungsstränge gewährt werden, wenn sie vollständig geschweißt oder von gleichwertiger Bauart sind.

- (4) a) Die in Absatz 3 Buchstabe b vorgeschriebenen Doppelbodentanks oder -räume können entfallen, sofern das Tankschiff von solcher Bauart ist, daß der Ladungs- und Dampfdruck auf die Bodenbeplattung, welche die einzige Begrenzung zwischen Ladung und See bildet, nicht den äußeren hydrostatischen Wasserdruk überschreitet, wie durch folgende Formel ausgedrückt:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

Hierbei bedeuten:

h_c = Höhe der Ladung in Berührung mit der Bodenbeplattung in Meter

ρ_c = größte Ladungsdichte in t/m^3

d_n = geringster Betriebstiefgang unter den erwarteten Ladungsbedingungen in Meter

ρ_s = Dichte des Seewassers in t/m^3

Δp = höchster Einstelldruck des für den Ladetank vorgesehenen Über-/Unterdruckventils in bar

f = Sicherheitsfaktor = 1,1

g = übliche Erdbeschleunigung ($9,81 m/s^2$).

- b) Ein zur Erfüllung der genannten Vorschriften erforderliches horizontales Trennelement muß in einem Abstand von mindestens $B/6$ oder 6 Meter, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, jedoch nicht höher als $0,6D$ über der Basislinie angebracht sein, wobei D die Seitenhöhe des Schiffes auf Mitte Schiff ist.
 - c) Die Anordnung der Seitentanks und -räume muß nach Absatz 3 Buchstabe a erfolgen; unterhalb einer Ebene von $1,5 h$ über der Basislinie, wobei h der in Absatz 3 Buchstabe b bezeichnete Abstand ist, kann die Begrenzungslinie des Ladetanks jedoch senkrecht auf die Bodenbeplattung geführt werden, wie in Abb. 2 dargestellt.
- (5) Andere Methoden für Konstruktion und Bau von Öltankschiffen können auch als Ersatz für die in Absatz 3 festgelegten Vorschriften anerkannt werden; diese müssen jedoch den gleichen Grad des Schutzes vor Ölverschmutzung bei einem Zusammenstoß oder einer Strandung gewährleisten und grundsätzlich vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt auf der Grundlage der von der Organisation aufgestellten Richtlinien genehmigt sein.
- (6) Bei Öltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit sind die in Regel 25 Absatz 2 Buchstabe b beschriebenen Schadensannahmen durch folgenden angenommenen Bodenschaden durch Aufreißen zu ergänzen:
- a) Längsausdehnung:
 - i) Schiffe von 75 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit:
 $0,6 L$ vom vorderen Lot gemessen
 - ii) Schiffe von weniger als 75 000 Tonnen Tragfähigkeit:
 $0,4 L$ vom vorderen Lot gemessen
 - b) Querausdehnung: $B/3$ an jeder beliebigen Stelle des Bodens
 - c) senkrechte Ausdehnung: Aufreißen der äußeren Hülle.

(7) Öltankschiffe von weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit

- a) müssen mindestens mit Doppelbodentanks oder -räumen in einer Höhe ausgestattet sein, bei der der in Absatz 3 Buchstabe b bezeichnete Abstand h folgendem Wert entspricht:

$$h = B/15 \text{ (m) mit einem Mindestwert von } h = 0,76 \text{ m;}$$

im Bilgenbereich und an Stellen ohne ausgeprägte Kimm muß die Begrenzungslinie des Ladetanks parallel zu der Linie des flachen Bodens mittschiffs verlaufen, wie in Abb. 3 dargestellt, und

- b) müssen mit derart angeordneten Ladetanks versehen sein, daß das Fassungsvermögen jedes Ladetanks 700 m^3 nicht überschreitet, es sei denn, die Seitentanks oder -räume sind nach Absatz 3 Buchstabe a angeordnet und entsprechen folgendem Wert:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 \cdot DW}{20\,000} \text{ (m)}$$

mit einem Mindestwert von $w = 0,76 \text{ m}$.

(8) Öl darf nicht in einem Raum befördert werden, der sich vor einem Kollisionsschott befindet, das nach Regel II-1/11 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner geänderten Fassung angeordnet ist. Ein Öltankschiff, das nach jener Regel kein Kollisionsschott haben muß, darf kein Öl in einem Raum befördern, der sich vor einer rechtwinklig zur Schiffslängsachse gedachten Querebene befindet und dort angeordnet ist, wo sich nach jener Regel ein Kollisionsschott befände.

(9) Bei der Genehmigung der Konstruktion und des Baues eines Öltankschiffs, das nach Maßgabe dieser Regel gebaut werden soll, müssen die Verwaltungen die allgemeinen Gesichtspunkte der Sicherheit gebührend berücksichtigen, einschließlich der Notwendigkeit der Wartung und Besichtigung der Seiten- und Doppelbodentanks oder -räume.

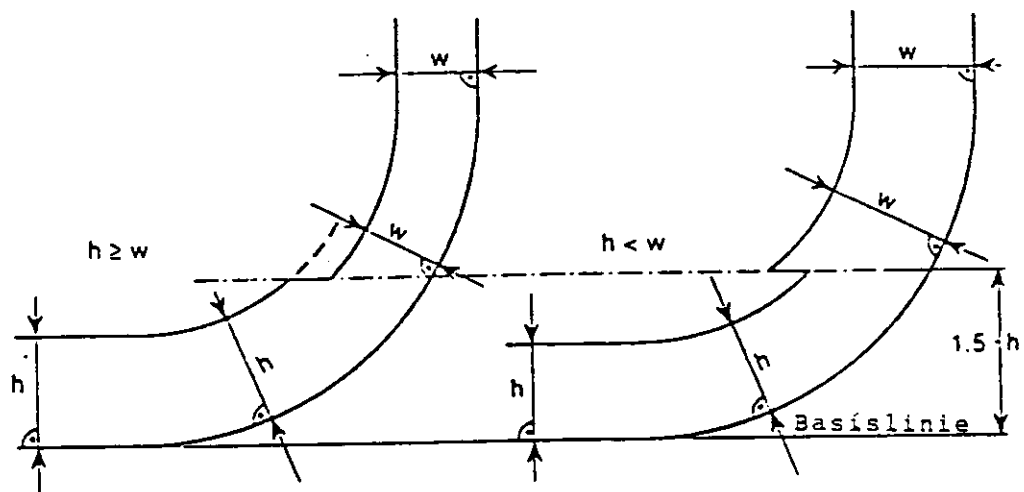


Abb. 1: Begrenzungslinien des Ladetanks im Sinne des Absatzes 3

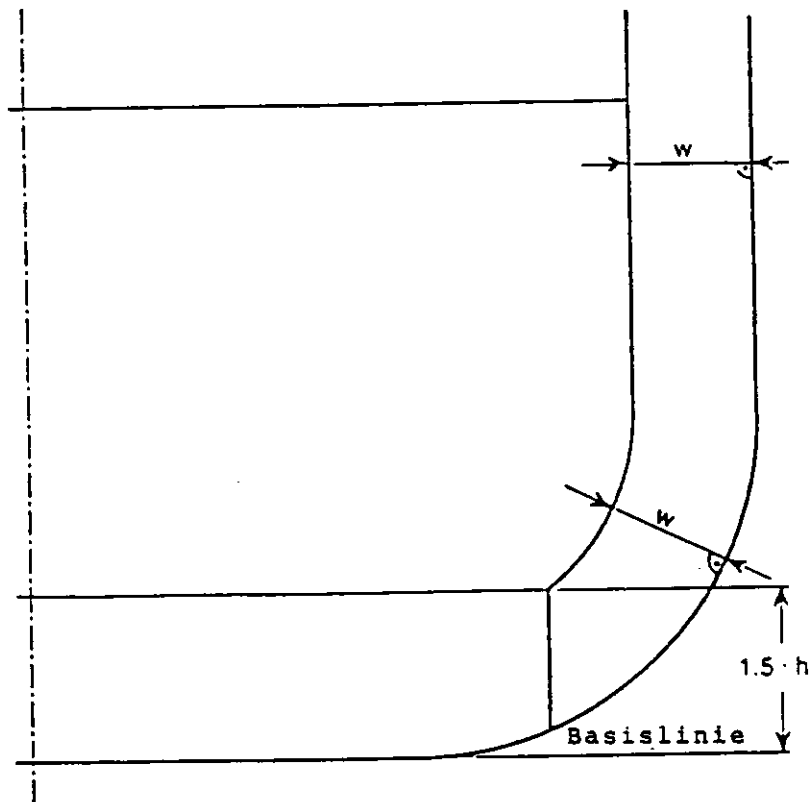


Abb. 2: Begrenzungslinien des Ladetanks im Sinne des Absatzes 4

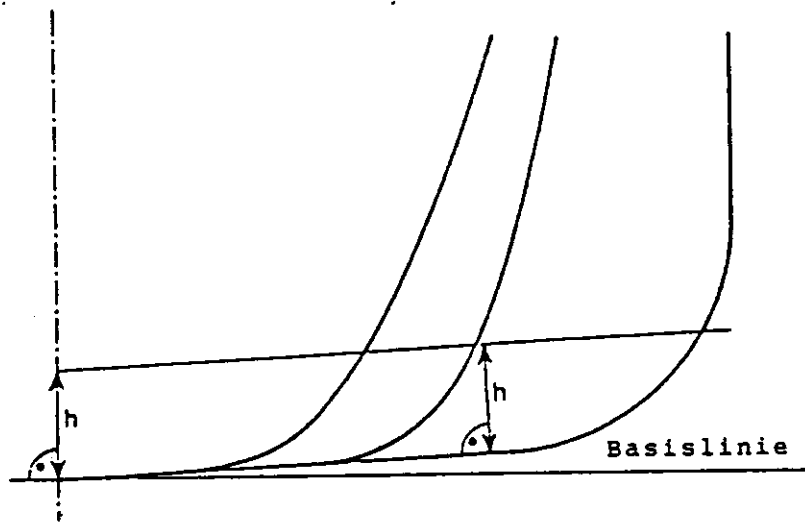


Abb. 3: Begrenzungslinien des Ladetanks im Sinne des Absatzes 7

Regel 13G der Anlage I zu MARPOL 72/78
Verhütung der Verschmutzung durch Öl bei einem Zusammenstoß
oder einer Strandung

Maßnahmen für vorhandene Tankschiffe

- (1) Diese Regel
 - a) findet Anwendung auf Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und auf Produktentankschiffe von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, deren Bauauftrag, Kiellegung oder Ablieferung vor den in Regel 13F Absatz 1 genannten Daten erfolgt;
 - b) findet keine Anwendung auf Öltankschiffe, die der Regel 13F entsprechen und deren Bauauftrag, Kiellegung oder Ablieferung vor den in Regel 13F Absatz 1 genannten Daten erfolgt;
 - c) findet keine Anwendung auf Öltankschiffe, die unter Buchstabe a fallen und der Regel 13F Absatz 3 Buchstabe a oder Absatz 4 oder 5 entsprechen; allerdings brauchen die Vorschriften für die Mindestabstände zwischen den Begrenzungen der Ladetanks und der Schiffseite und Bodenbeplattung nicht in jeder Hinsicht erfüllt zu werden. In diesem Fall dürfen die seitlichen Schutzabstände nicht kleiner sein, als sie im Internationalen Chemikaliëntankschiff-Code für die Lade-tankanordnung vom Typ 2 festgelegt sind, und der Bodenschutz muß der Regel 13E Absatz 4 Buchstabe b dieser Anlage entsprechen.
- (2) Die Vorschriften dieser Regel treten am 6. Juli 1995 in Kraft.
- (3)
 - a) Ein Öltankschiff, auf das diese Regel Anwendung findet, muß bei den regelmäßigen Besichtigungen, Zwischenbesichtigungen und jährlichen Besichtigungen einem erweiteren Besichtigungsprogramm unterzogen werden, dessen Umfang und Häufigkeit mindestens den von der Organisation aufgestellten Richtlinien entsprechen muß.
 - b) Ein mehr als fünf Jahre altes Öltankschiff, auf das diese Regel Anwendung findet, muß eine vollständige Akte der Besichtigungsberichte

einschließlich der Ergebnisse aller vorgeschriebenen Bauteilabmessungen sowie eine Erklärung über ausgeführte Baumaßnahmen an Bord mit sich führen und für die zuständige Behörde der Regierung eines Vertragsstaats dieses Übereinkommens bereithalten.

- c) Dieser Akte muß ein Zustandsbericht beigelegt sein, der Schlußfolgerungen über den Bauzustand des Schiffes und seine übrigen Bauteilabmessungen enthält; er wird mit einem Vermerk versehen, daß er von der Verwaltung des Flaggenstaats oder in ihrem Namen angenommen wurde. Die Akte und der Zustandsbericht werden nach einem einheitlichen Muster aufgemacht, das in den von der Organisation aufgestellten Richtlinien enthalten ist.

(4) Ein Öltankschiff, das den Anforderungen für ein neues Öltankschiff nach Regel 1 Absatz 26 nicht entspricht, muß spätestens 25 Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Ablieferung die Vorschriften der Regel 13F erfüllen, es sei denn, Seitentanks oder Doppelbodenräume, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und den Vorschriften über Breite und Höhe der Regel 13E Absatz 4 entsprechen, bedecken mindestens 30 v.H. der Länge L_t und die volle Seitenhöhe des Schiffes auf jeder Seite oder mindestens 30 v.H. der projizierten Fläche der Bodenbeplattung ΣPA_s innerhalb der Länge L_t , wobei L_t und die projizierte Fläche der Bodenbeplattung ΣPA_s in Regel 13E Absatz 2 bezeichnet sind; in diesem Fall muß der Regel 13F spätestens 30 Jahre nach Ablieferung des Öltankschiffs entsprochen werden.

(5) Ein Öltankschiff, das den Anforderungen für ein neues Öltankschiff nach Regel 1 Absatz 26 entspricht, muß spätestens 30 Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Ablieferung die Vorschriften der Regel 13F erfüllen.

(6) Neue Ballast- und Ladezustände, die sich aus der Anwendung des Absatzes 4 ergeben, bedürfen der Genehmigung durch die Verwaltung, die insbesondere auf Längs- und örtliche Festigkeit, Intaktabilität und gegebenenfalls auf Stabilität bei Beschädigungen achtet.

(7) Andere bauliche oder betriebliche Maßnahmen wie beispielsweise die hydrostatisch ausgeglichene Beladung können als Ersatz für die in Absatz 4 festgelegten Vorschriften anerkannt werden; diese müssen jedoch mindestens

den gleichen Grad des Schutzes vor Ölverschmutzung bei einem Zusammenstoß oder einer Strandung gewährleisten und von der Verwaltung auf der Grundlage der von der Organisation aufgestellten Richtlinien genehmigt sein.

Regel 24 Absatz 4

Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"(4) Die Länge eines Ladetanks darf 10 Meter oder, sofern dieser größer ist, einen der folgenden Werte nicht überschreiten:

a) wenn innerhalb des Ladetanks kein Längsschott vorhanden ist:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

jedoch nicht mehr als 0,2 L

b) wenn innerhalb des Ladetanks ein Längsschott vorhanden ist:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

c) wenn innerhalb des Ladetanks zwei oder mehr Längsschotte vorhanden sind:

i) für Seiten-Ladetanks:

0,2 L

ii) für Mittel-Ladetanks:

1. wenn b_i/B größer als oder gleich einem Fünftel ist: 0,2 L

2. wenn b_i/B kleiner als ein Fünftel ist:

- wenn kein Mittellängsschott vorhanden ist:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- wenn ein Mittellängsschott vorhanden ist:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- d) "bi" ist der Mindestabstand zwischen Schiffsseite und dem äußeren Längsschott des betreffenden Tanks, der rechtwinklig zur Mittellinie nach innen in einer Ebene gemessen wird, die dem erteilten Sommerfreibord entspricht."

Änderungen des Berichts über Bau und Ausrüstung von Öltankschiffen
(Muster B)

Nach dem bisherigen Absatz 5.7 wird folgender neuer Absatz 5.8 eingefügt:

- "5.8 Doppelhüllen-Bauausführung
- 5.8.1 Das Schiff muß nach Regel 13F gebaut sein; es entspricht den Vorschriften
- .1 des Absatzes 3 (Doppelhüllen-Bauausführung) ☐
- .2 des Absatzes 4 (Tankschiffe mit mittelhohem Deck und Doppelseitenbauart) ☐
- .3 des Absatzes 5 (vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt genehmigte Ersatzmethode) ☐
- 5.8.2 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 13F Absatz 7 gebaut sein, denen es auch entspricht (Vorschriften über Doppelboden) ☐
- 5.8.3 Das Schiff muß nicht den Vorschriften der Regel 13F entsprechen ☐
- 5.8.4 Das Schiff unterliegt der Regel 13G;
- .1 es muß spätestens
der Regel 13F entsprechen ☐
- .2 es ist so angeordnet, daß folgende Tanks
oder Räume nicht für die Beförderung von Öl
benutzt werden
..... ☐
- 5.8.5 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 13G ☐

09.07.93**Beschluß
des Bundesrates**

Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (6. MARPOL-ÄndV)

Der Bundesrat hat in seiner 659. Sitzung am 9. Juli 1993 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die folgende Entschlieung gefaßt:

Der Bundesrat weist darauf hin, daß er die Bundesregierung am 26. März 1993 aufgefordert hat, zur Verbesserung der Schiffssicherheit und zum Schutz der Meeresumwelt vor ltanker-Unfällen eine Reihe von vordringlichen Maßnahmen zu ergreifen - BR-Drs. 75/93 (Beschluß) -. Die Ziffern 1 und 2 dieses Maßnahmenkatalogs stehen im Zusammenhang mit Artikel 1 Buchstabe d der vorliegenden Verordnung.

Aus Anlaß der mit der Verordnung bezweckten Inkraftsetzung von Änderungen des MARPOL-Übereinkommens wird daran erinnert, daß der Bundesrat angesichts der katastrophalen Unfallfolgen den Beschluß des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 6. März 1992 hinsichtlich der Fristen zur Umstellung der Öltankschiffe auf die Doppelhüllenbauweise oder gleichwertige Technik sowie hinsichtlich zusätzlicher sicherheitsfrdernder Bau- und Ausrstungskriterien nicht für ausreichend hält. Der Bundesrat drängt daher auf die Einleitung weitergehender Schritte der Bundesregierung bei der Europäischen Gemeinschaft sowie bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation.

Die Bundesregierung wird gebeten, den Bundesrat über die von ihr beabsichtigten und unternommenen Schritte zu unterrichten.