

**28.12.06****Vk - U****Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

**Elfte Verordnung über Änderungen internationaler Vorschriften  
über den Umweltschutz im Seeverkehr (Elfte Verordnung  
Umweltschutz-See)****A. Problem und Ziel**

Die Verbesserung der Bedingungen der Meeresumwelt in ihrer Gesamtheit durch Reduzierung der von der Schifffahrt ausgehenden Schadstoffbelastungen ist das Ziel des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978 und seiner Anlagen. Dieser Zielsetzung dient auch die Elfte Verordnung Umweltschutz-See. Durch die Verordnung werden die am 15. Oktober 2004 vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit EntschlieÙung MEPC.117(52) angenommene Revision der Anlage I sowie die mit EntschlieÙung MEPC.118(52) angenommene Revision der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978 national in Kraft gesetzt.

**B. Lösung**

Erlass einer Rechtsverordnung nach Artikel 2 Abs. 1 Nr. 1 des Vertragsgesetzes zu MARPOL 1973/78

**C. Alternativen**

Keine

**D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte getrennt für Bund,  
Länder und Kommunen aufgeteilt in**

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand: | Keine  |
| 2. Vollzugsaufwand:                        | Keiner |

**E. Sonstige Kosten (z.B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme, Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau)**

Die neuen Regelungen zur Verbesserung der Meeresumwelt können für die Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für mittelständische Unternehmen, die Seeschiffe betreiben, Kosten verursachen, die nicht näher quantifizierbar sind. Die Kostenbelastung ist jedoch wettbewerbsneutral, da die Vorschriften aufgrund ihrer internationalen Verbindlichkeit auch von Seeschiffen unter fremder Flagge erfüllt werden müssen. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil in den jeweiligen Preisindices) jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

**Bundesrat**

**Drucksache 937/06**

**28.12.06**

**Vk - U**

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

### **Elfte Verordnung über Änderungen internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Elfte Verordnung Umweltschutz-See)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 22. Dezember 2006

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung zu erlassende

Elfte Verordnung über Änderungen internationaler Vorschriften  
über den Umweltschutz im Seeverkehr (Elfte Verordnung Umweltschutz-See)

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière



**Elfte Verordnung  
über Änderungen  
Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr  
(Elfte Verordnung Umweltschutz-See\*)**

**Vom 2007**

Auf Grund

des Artikels 2 Abs. 1 Nr. 1 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 51 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1**

Die durch den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London am 15. Oktober 2005 durch EntschlieÙung MEPC.117(52) angenommene Revision der Anlage I sowie durch EntschlieÙung MEPC.118(52) angenommene Revision der Anlage II zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch EntschlieÙung MEPC.132(53) vom 22. Juli 2005 (Fundstelle 10. Verordnung), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die Texte werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**Artikel 2**

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2007 in Kraft. Die in Artikel 1 genannten EntschlieÙungen sind am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2007

Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

---

\* Die Verpflichtung aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normung und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), ist beachtet worden.

## Begründung

### I. Allgemeines

Ziel der Verordnung ist die nationale Inkraftsetzung der durch die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 15. Oktober 2004 angenommenen Entschlüsse MEPC.117(52) zur Änderung der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens und MEPC.118(52) zur Änderung der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens von 1973/78.

Als Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die Änderungen national umzusetzen.

Zu den Folgen der Verordnung (§ 44 GGO – „Gesetzesfolgenabschätzung“/ § 62 GGO):

Die neuen Regelungen zur Verbesserung der Meeresumwelt können für die Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für mittelständische Unternehmen, die Seeschiffe betreiben, Kosten verursachen, die nicht näher quantifizierbar sind. Die Kostenbelastung ist jedoch wettbewerbsneutral, da die Vorschriften aufgrund ihrer internationalen Verbindlichkeit auch von Seeschiffen unter fremder Flagge erfüllt werden müssen. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und, ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürfen die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil in den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

Für die Anforderungen des internationalen Schiffssicherheitsstandards, an die das deutsche Recht mit der Verordnung angepasst werden soll, ist international keine aufschiebende Befristung vorgesehen. Daher kann auch die Verordnung nicht befristet werden.

Die Verordnung erfolgt in Erfüllung der völkerrechtlichen Verpflichtungen. Sie ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

Die Zustimmung des Bundesrates ist aus folgenden Erwägungen vorgesehen: Die Verordnungsermächtigung nach Artikel 2 Abs. 1 des MARPOL-Gesetzes entspricht Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes, wonach eine Zustimmung des Bundesrates dann erforderlich ist, wenn Vorschriften enthalten sind, die die Länder als eigene Aufgaben ausführen. Bei Änderungen bestehender Verordnungen besteht das Erfordernis der Zustimmung durch den Bundesrat, soweit sich dadurch materielle Änderungen solcher Vorschriften ergeben.

Vorschriften, die die Länder als eigene Aufgaben ausführen, sind in den neugefassten Anlagen I und II nur bei Regeln über Hafenauffanganlagen enthalten. Während die revidierte Anlage I insoweit die bestehenden Vorschriften unverändert übernommen hat, kann bei Anlage II Regel 18 Abs. 1.2 nicht völlig ausgeschlossen werden, dass die Neufassung eine – allenfalls geringfügige – materielle Änderung bewirkt.

Die Befassung durch den Bundesrat ist deshalb vorgesehen, um jedes verfassungsrechtliche Risiko auszuschließen.

## **II. Zu den Einzelbestimmungen**

### 1. Zu Artikel 1

Die Verordnung setzt die Entschlüsse MEPC.117(52) und MEPC.118(52) national in Kraft.

Durch die Entschlüsse erfolgt eine Neufassung der Anlagen I und II MARPOL-Übereinkommen, da es seit dem Inkrafttreten im Jahre 1983 umfangreiche Änderungen gegeben hat. Gleichzeitig wird die Struktur der Anlagen umfassend überarbeitet. In verschiedenen Kapiteln werden nun die Regeln zur Bau- und Ausrüstung von den Verhaltensvorschriften getrennt. Ebenso gibt es eine klarere Trennung zwischen den Vorschriften für neue Schiffe von jenen bereits existierende Schiffe. Mit der Neufassung soll ein nutzerfreundlicher Text eingeführt werden, der die Handhabung vereinfacht.

Gleichzeitig werden mit den revidierten Fassungen neue materielle Vorschriften eingeführt.

### **MEPC.117(52)**

#### **Revidierte Fassung der Anlage I MARPOL**

Die Anlage I zum MARPOL-Übereinkommen enthält Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl.

#### Regel 14

##### (Ölfilteranlagen)

Nach Regel 14 benötigen Hotel- und Lagerschiffe keine Ölfilteranlage an Bord, müssen aber mit einem Haltetank ausgestattet sein, um ölhaltige Abfälle an Bord aufbewahren zu können. Bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die nach dem Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zertifiziert sind, kann die Verwaltung auf die Einhaltung der Vorschriften über Ölfilteranlagen oder Halttanks nach Regel 14 Absätze 1 und 2 verzichten.

#### Regel 17

##### (Öltagebuch)

Regel 17 enthält nunmehr deutlicher gefasste Vorschriften zur Führung der Öltagebücher. Diese betreffen u. a. die Dokumentation der Übernahme von Brennstoff und Schmieröl wie auch den Ausfall und die Störung im Betrieb der Ölfilteranlage.

#### Regel 22

##### (Schutz des Pumpenraumbodens)

Öltankschiffe von 5000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder nach dem

1. Januar 2007 gebaut sind müssen nach Regel 22 ihre Pumpenräume künftig durch einen Doppelboden schützen.

#### Regel 23

(Unfallbedingte Ölausflussmerkmale)

Das Berechnungsverfahren der Ausflusswahrscheinlichkeit bei schadhafte Öltankschiffen wird durch die neue Anlage I verbessert. Dieses Verfahren hat direkte Auswirkungen auf den Konstruktionsentwurf eines Schiffes und soll den Austritt von Öl im Falle einer Kollision oder Strandung minimieren.

#### Regel 30

(Pump-, Leitungs- und Einleiteinrichtungen)

Mit den Vorschriften in Absatz 7 soll verhindert werden, dass sich Ladung unbeabsichtigt in dem Rohrleitungssystem zum Seekasten des Schiffes sammelt und dann versehentlich austritt.

### **MEPC.118(52)**

#### **Revidierte Fassung der Anlage II MARPOL**

Die Anlage II enthält Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe, die nicht unter die Anlage I MARPOL fallen.

Die technischen Anforderungen für Schiffe, die diese Stoffe transportieren, richten sich nach dem Internationalen Code für Chemikalienschiffe (IBC-Code). Bestandteil des IBC-Code sind Listen, die eine Einstufung der Stoffe nach ihrem Gefährdungspotenzial (Sicherheit und Umwelt) enthalten. Hiernach richten sich die Beförderungs- und Einleitbedingungen.

Wesentliche Änderungen der Anlage II wurden durch eine Neubewertung der zu transportierenden Stoffe und die daraus resultierende Einstufung in Gefährdungskategorien erforderlich.

Die Konferenz von Rio für Umwelt und Entwicklung (UNCED) hatte 1992 beschlossen, ein weltweit harmonisiertes System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (Global Harmonised System GHS) zu entwickeln. Im Auftrag der IMO wurde in den vergangenen Jahren nach GHS die Bewertung der Stoffe sowie die Einstufung in die jeweilige Gefährdungskategorie vorgenommen. Im Zuge dessen wurden viele Stoffe umgestuft, welche nunmehr als gesundheits- oder umweltgefährdend betrachtet werden, mit der Folge, dass für diese Stoffe veränderte Transport- und Einleitbestimmungen gelten. Die Neubewertung wird sich insbesondere auf den Transport von Tier- und Pflanzenölen sowie Mineralölwachsen auswirken.

Der IBC-Code wurde ebenfalls neu gefasst und wird am 1. Januar 2007 international verbindlich.



Im Einzelnen sind folgende Änderungen hervorzuheben:

#### Regel 4

(Befreiungen)

Regel 4 Abs. 1 Nr. 3 enthält Befreiungen von den Beförderungsvorschriften der Regel 11 im Zusammenhang mit dem Transport von bestimmten pflanzlichen Ölen.

#### Regel 6

(Einteilung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe)

Künftig werden flüssige Massengüter in 3 Einleitungskategorieen (X,Y,Z) eingestuft, wonach X als Gruppe mit dem höchsten Gefährdungspotenzial gilt.

Zusätzlich gibt es die Gruppe der „sonstigen Stoffe“, die nicht unter eine dieser Kategorien fällt, da die Stoffe dieser Gruppe als nicht schädlich eingestuft werden, wenn sie beim Reinigen der Tanks, oder beim Lenzen von Ballastwasser ins Meer eingeleitet werden.

Stoffe, die noch in keine Gruppe eingestuft wurden, können wie bisher eine zeitlich befristete Transportgenehmigung erhalten, die vom Herstellerland oder einem Flaggenstaat initiiert werden kann. Voraussetzung ist eine vorläufige Bewertung der Sicherheits- und Umweltgefahren des Stoffes im Einvernehmen mit den beteiligten Flaggenstaaten, dem Hersteller- und dem Empfängerland (Tripartite-Verfahren). Auf Antrag des federführenden Staates erfolgt beim zuständigen Unterausschuss BLG der IMO die Aufnahme des Stoffes nach einer endgültigen Bewertung in die Liste des MEPC.2/Circ. zur späteren Übernahme in die Stofflisten des IBC-Codes.

#### Regel 12

(Pumpeneinrichtungen, Rohrleitungssysteme, Eintladeeinrichtungen und Sloptanks)

Die Vorschriften zum Einleiten von Ladungsresten durch Verringerung der Rückstandsmenge in Rohrleitungssystemen und in Tanks wurden deutlich verschärft. Diese zulässige Rückstandsmenge ist abhängig von der jeweiligen Einleitungskategorie sowie vom Alter des Schiffes.

#### Regel 13

(Kontrolliertes Einleiten von Rückständen mit schädlichen flüssigen Stoffen)

Das Einleiten von Stoffen der Gruppe X, Y und Z ins Meer ist grundsätzlich verboten, sofern es nicht unter Bedingungen erfolgt, die für jede Einleitungsgruppe festgelegt sind. Tankreinigungs- und Lüftungsvorgänge dürfen nur nach bestimmten Verfahren und Vorkehrungen erfolgen. Diese sind in erster Linie ebenfalls abhängig von der jeweiligen Einleitungskategorie.

#### Anhang 1

Der Anhang I zur Anlage II enthält Richtlinien, für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe, nach denen Stoffe einer Verschmutzungsgruppe zugewiesen werden.

### Anhang 2

Anhang II enthält das Muster für das „Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut“, das entsprechend angepasst wird.

### Anhang 4

In Anhang 4 wird eine Standard-Formatvorlage für das „Handbuch für das Verfahren und Vorkehrungen“ eingeführt. Schiffe, die für die Beförderung von Stoffen der Gruppen X, Y und Z zertifiziert sind, müssen dieses an Bord haben. Dieses Handbuch befasst sich mit den auf die Meeresumwelt bezogenen Aspekten der Reinigung von Ladetanks und des Einleitens von Rückständen und Gemischen aus diesen Betriebsvorgängen.

Zweck des Handbuchs ist es darzustellen, welche Vorkehrungen und Ausrüstungsgegenstände zur Erfüllung der Vorschriften von Anlage II erforderlich sind, sowie Auskünfte über alle betriebliche Vorgänge zu geben, die nach Anlage II zu beachten sind.

### Anhang 5

Anhang 5 der Anlage II enthält ein Verfahren zur Beurteilung der Menge an Rückständen in Ladetanks, Pumpen und den dazugehörigen Leitungsvorrichtungen.

Anhang 6 der Anlage II enthält nähere Ausführungen zum Vorwaschverfahren.

Anhang 7 der Anlage II enthält nähere Ausführungen zum Verfahren der Tankreinigung durch Lüften.

## 2. Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die in Artikel 1 genannten Entschlüsse bestimmen selbst den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens. Dagegen wurde kein Einspruch eingelegt, so dass Deutschland verpflichtet ist, die Entschlüsse zu dem dort geregelten Zeitpunkt innerstaatlich in Kraft zu setzen.

Entschließung MEPC.117(52)  
angenommen am 15. Oktober 2004

**Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978  
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973  
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

**(Überarbeitete Anlage I von MARPOL 73/78)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

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

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 das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und 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 des Wortlauts der überarbeiteten Anlage I von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d des Übereinkommens von 1973 die überarbeitete Anlage I von MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist, wobei jede Regel einer getrennten Prüfung durch die Vertragsparteien gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 unterworfen ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die überarbeitete Anlage I von MARPOL 73/78 als am 1. Juli 2006 angenommen gilt, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die überarbeitete Anlage I von MARPOL 73/78 nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Januar 2007 in Kraft tritt;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften der Entschließung und des Wortlauts der ihr als Anlage beigefügten überarbeiteten Anlage I von MARPOL 73/78 zuzuleiten;

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

## ANLAGE

### KAPITEL 1 – ALLGEMEINES

#### **Regel 1**

##### *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1 Der Ausdruck "Öl" bezeichnet Erdöl in jeder Form einschließlich Rohöl, Heizöl, Ölschlamm, Ölrückstände und Raffinerieerzeugnisse (mit Ausnahme jener Petrochemikalien, die unter Anlage II dieses Übereinkommens fallen) und umfasst, ohne die Allgemeingültigkeit der vorstehenden Bestimmungen zu beschränken, die in Anhang I aufgeführten Stoffe.

2 Der Ausdruck "Rohöl" bezeichnet jedes Öl, das natürlich in der Erde vorkommt, gleichviel ob es für Beförderungszwecke behandelt ist oder nicht; der Ausdruck umfasst

- .1 Rohöl, aus dem bestimmte Fraktionen abdestilliert worden sind, und
- .2 Rohöl, dem bestimmte Fraktionen zugesetzt worden sind.

3 Der Ausdruck "ölhaltiges Gemisch" bezeichnet ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt.

4 Der Ausdruck "flüssiger Brennstoff" bezeichnet jedes Öl, das im Zusammenhang mit den Antriebs- und Hilfsmaschinen des Schiffes, in dem das Öl befördert wird, als Brennstoff verwendet wird.

5 Der Ausdruck "Öltankschiff" bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Öl als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde; er umfasst Tank-Massengutschiffe und alle NLS-Tankschiffe im Sinne der Anlage II dieses Übereinkommens sowie alle Gastankschiffe im Sinne der Regel 3.20 des Kapitels II-1 von SOLAS (in der jeweils geltenden Fassung), wenn diese als Ladung oder als Teil der Ladung Öl als Massengut befördern.

6 Der Ausdruck "Rohöltankschiff" bezeichnet ein Öltankschiff, das für die Beförderung von Rohöl eingesetzt wird.

7 Der Ausdruck "Produktentanker" bezeichnet ein Öltankschiff, das für die Beförderung von anderem Öl als Rohöl eingesetzt wird.

8 Der Ausdruck "Tank-Massengutschiff" bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, entweder Öl oder feste Ladung als Massengut zu befördern.

9 Der Ausdruck "größerer Umbau"

- .1 bezeichnet den Umbau eines Schiffes,

- .1 durch den die Abmessungen oder die Ladefähigkeit des Schiffes wesentlich geändert werden,
- .2 durch den der Schiffstyp geändert wird,
- .3 der nach Ansicht der Verwaltung dazu bestimmt ist, die Lebensdauer des Schiffes wesentlich zu verlängern, oder
- .4 durch den das Schiff auf andere Weise so verändert wird, dass es, wenn es sich um ein neues Schiff handelte, den einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens unterläge, die für das Schiff als vorhandenes Schiff nicht gelten.

.2 Ungeachtet dieser Begriffsbestimmung

- .1 gilt der Umbau eines Öltankschiffs von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das am oder vor dem 1. Juni 1982 entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 abgeliefert worden ist, zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 18 nicht als größerer Umbau im Sinne dieser Anlage, und
- .2 gilt der Umbau eines Öltankschiffs, das vor dem 6. Juli 1996 entsprechend Regel 1 Absatz 28.5 abgeliefert worden ist, zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 19 oder 20 nicht als größerer Umbau im Sinne dieser Anlage.

10 "Nächstgelegenes Land". Der Ausdruck "vom nächstgelegenen Land" bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht festgelegt wird, jedoch mit der Maßgabe, dass für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck "vom nächstgelegenen Land" vor der Nordostküste Australiens von einer Linie aus bedeutet, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist,

von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge,  
 von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite,  
 153°15' östlicher Länge.

11 Der Ausdruck "Sondergebiet" bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer obligatorischer Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl erforderlich ist.

Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete wie folgt festgelegt:

- .1 Das Mittelmeergebiet bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad  $41^{\circ}\text{N}$  und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad  $005^{\circ}36' \text{ W}$  gebildet wird.
- .2 Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf  $57^{\circ}44,8' \text{ N}$  begrenzten Eingang zur Ostsee.
- .3 Das Gebiet des Schwarzen Meeres bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad  $41^{\circ} \text{ N}$  gebildet wird.
- .4 Das Gebiet des Roten Meeres bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Suez und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan ( $12^{\circ}28,5' \text{ N}$ ,  $043^{\circ}19,6' \text{ O}$ ) und Husn Murad ( $12^{\circ}40,4' \text{ N}$ ,  $043^{\circ}30,2' \text{ O}$ ) begrenzt.
- .5 Das Gebiet der Golfe bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd ( $22^{\circ}30' \text{ N}$ ,  $059^{\circ}48' \text{ O}$ ) und Ras al Fasteh ( $25^{\circ}04' \text{ N}$ ,  $061^{\circ}25' \text{ O}$ ).
- .6 Das Gebiet des Golfes von Aden bezeichnet den Teil des Golfes von Aden zwischen dem Roten Meer und dem Arabischen Meer, der im Westen durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan ( $12^{\circ}28,5' \text{ N}$ ,  $043^{\circ}19,6' \text{ O}$ ) und Husn Murad ( $12^{\circ}40,4' \text{ N}$ ,  $043^{\circ}30,2' \text{ O}$ ) und im Osten durch die Loxodrome zwischen Ras Asir ( $11^{\circ}50' \text{ N}$ ,  $051^{\circ}16,9' \text{ O}$ ) und Ras Fartak ( $15^{\circ}35' \text{ N}$ ,  $052^{\circ}13,8' \text{ O}$ ) begrenzt wird.
- .7 Das Antarktisgebiet bezeichnet das Meeresgebiet südlich von  $60^{\circ}$  südlicher Breite.
- .8 Die "nordwesteuropäischen Gewässer" umfassen die Nordsee und ihre Zufahrten, die Irische See und ihre Zufahrten, die Keltische See, den Ärmelkanal und seine Zufahrten sowie einen Teil des Nordostatlantiks unmittelbar westlich von Irland. Das Sondergebiet wird durch eine Linie begrenzt, die folgende Punkte miteinander verbindet:
  - 48°27' N an der französischen Küste
  - 48°27' N; 006°25' W
  - 49°52' N; 007°44' W
  - 50°30' N; 012°00' W
  - 56°30' N; 012°00' W
  - 62°00' N; 003°00' W
  - 62°00' N an der norwegischen Küste
  - 57°44,8' N an der dänischen und schwedischen Küste.
- .9 Das Gebiet von Oman des Arabischen Meeres bezeichnet den Teil des Meeres, der durch die folgenden Koordinaten umschlossen ist:
  - 22°30,00' N; 059°48,00' O
  - 23°47,27' N; 060°35,73' O
  - 22°40,62' N; 062°25,29' O
  - 21°47,40' N; 063° 22,22' O

20°30,37' N; 062°52,41' O  
19°45,90' N; 062°25,97' O  
18°49,92' N; 062°02,94' O  
17°44,36' N; 061°05,53' O  
16°43,71' N; 060°25,62' O  
16°03,90' N; 059°32,24' O  
15°15,20' N; 058°58,52' O  
14°36,93' N; 058°10,23' O  
14°18,93' N; 057°27,03' O  
14°11,53' N; 056°53,75' O  
13°53,80' N; 056°19,24' O  
13°45,86' N; 055°54,53' O  
14°27,38' N; 054°51,42' O  
14°40,10' N; 054°27,35' O  
14°46,21' N; 054°08,56' O  
15°20,74' N; 053°38,33' O  
15°48,69' N; 053°32,07' O  
16°23,02' N; 053°14,82' O  
16°39,06' N; 053°06,52' O

12 Der Ausdruck "jeweilige Öl-Einletrate" bezeichnet die Rate, mit der Öl eingeleitet wird, ausgedrückt in Liter je Stunde in jedem Augenblick, geteilt durch die Geschwindigkeit des Schiffes in Knoten in demselben Augenblick.

13 Der Ausdruck "Tank" bezeichnet einen vom Schiffskörper gebildeten umschlossenen Raum, der für die Beförderung von Flüssigkeiten als Massengut bestimmt ist.

14 Der Ausdruck "Seitentank" bezeichnet jeden an der Außenhaut liegenden Tank.

15 Der Ausdruck "Mitteltank" bezeichnet jeden Tank innerhalb eines Längsschotts.

16 Der Ausdruck "Sloptank" bezeichnet einen Tank, der eigens für das Sammeln von Tankrückständen, Tankwaschwasser und sonstigen ölhaltigen Gemischen bestimmt ist.

17 Der Ausdruck "sauberer Ballast" bezeichnet den Ballast in einem Tank, der, seitdem zum letzten Mal Öl darin befördert wurde, so gereinigt worden ist, dass ein Ausfluss daraus, wenn er von einem stillstehenden Schiff bei klarem Wetter in sauberes ruhiges Wasser eingeleitet würde, keine sichtbaren Öls Spuren auf der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen hinterlassen und keine Ablagerung von Ölschlamm oder Emulsion unter der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen verursachen würde. Wird der Ballast durch ein von der Verwaltung zugelassenes Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl eingeleitet, so gilt die anhand dieses Systems getroffene Feststellung, dass der Ölgehalt des Ausflusses 15 Anteile je Million (ppm) nicht überstieg, ungeachtet des Vorhandenseins sichtbarer Spuren als Beweis dafür, dass der Ballast sauber war.

18 Der Ausdruck "getrennter Ballast" bezeichnet das Ballastwasser, das in einen völlig vom Ölladungs- und Brennstoffsystem getrennten Tank eingelassen wurde, der ständig der

Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast und anderen Ladungen als Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen dient, wie sie jeweils in den Anlagen definiert sind.

19 Der Ausdruck "Länge" (L) bezeichnet 96 v.H. der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v.H. der geringsten Seitenhöhe, von der Oberkante des Kiels gemessen, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie. Die Länge (L) wird in Meter gemessen.

20 Der Ausdruck "vorderes und hinteres Lot" bezeichnet das am vorderen und hinteren Ende der Länge (L) genommene Lot. Das vordere Lot fällt mit der Vorderkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge gemessen wird, zusammen.

21 Der Ausdruck "mittschiffs" bedeutet "auf halber Länge" (L).

22 Der Ausdruck "Breite" (B) bezeichnet die größte Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit Metallaußenhaut bis zur Mallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Außenkante des Schiffskörpers. Die Breite (B) wird in Meter gemessen.

23 Der Ausdruck "Tragfähigkeit" (dw) bezeichnet den in metrischen Tonnen angegebenen Unterschied zwischen der Verdrängung eines Schiffes auf den festgesetzten Sommerfreibord in Wasser mit einer spezifischen Dichte von 1,025 und dem Eigengewicht des Schiffes.

24 Der Ausdruck "Eigengewicht" bezeichnet die in metrischen Tonnen angegebene Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Süßwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Vorräte sowie Fahrgäste, Besatzung und ihre Habe.

25 Der Ausdruck "Flutbarkeit" eines Raumes bezeichnet das Verhältnis des Inhalts innerhalb des genannten Raumes, der als von Wasser eingenommen angesehen wird, zu dem Gesamthalt des Raumes.

26 "Rauminhalte" und "Flächen" eines Schiffes sind stets auf Mallkante zu rechnen.

27 Der Ausdruck "Jahresdatum" bezeichnet den Tag und den Monat eines jeden Jahres, die dem Datum des Ablaufs des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung entsprechen.

28.1 Der Ausdruck "Schiff, das am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Schiff

- .1 für das der Bauvertrag am oder vor dem 31. Dezember 1975 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder vor dem 30. Juni 1976 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,



- .1 für den der Bauvertrag am oder vor dem 31. Dezember 1975 geschlossen worden ist;
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten am oder vor dem 30. Juni 1976 begonnen worden ist, oder
- .3 der am oder vor dem 31. Dezember 1979 beendet worden ist.

28.2 Der Ausdruck "Schiff, das nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Schiff

- .1 für das der Bauvertrag nach dem 31. Dezember 1975 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 30. Juni 1976 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag nach dem 31. Dezember 1975 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten nach dem 30. Juni 1976 begonnen worden ist, oder
  - .3 der nach dem 31. Dezember 1979 beendet worden ist.

28.3 Der Ausdruck "Öltankschiff, das am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag am oder vor dem 1. Juni 1979 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder vor dem 1. Januar 1980 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag am oder vor dem 1. Juni 1979 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten am oder vor dem 1. Januar 1980 begonnen worden ist, oder
  - .3 der am oder vor dem 1. Juni 1982 beendet worden ist.

28.4 Der Ausdruck "Öltankschiff, das nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag nach dem 1. Juni 1979 geschlossen worden ist,

- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Januar 1980 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag nach dem 1. Juni 1979 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten nach dem 1. Januar 1980 begonnen worden ist , oder
  - .3 der nach dem 1. Juni 1982 beendet worden ist.

28.5 Der Ausdruck "Öltankschiff, das vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag vor dem 6. Juli 1993 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel vor dem 6. Januar 1994 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag vor dem 6. Juli 1993 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten vor dem 6. Januar 1994 begonnen worden ist , oder
  - .3 der vor dem 6. Juli 1996 beendet worden ist.

28.6 Der Ausdruck "Öltankschiff, das am oder nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag am oder nach dem 6. Juli 1993 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder nach dem 6. Januar 1994 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das am oder nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag am oder nach dem 6. Juli 1993 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten am oder nach dem 6. Januar 1994 begonnen worden ist , oder
  - .3 der am oder nach dem 6. Juli 1996 beendet worden ist.

28.7 Der Ausdruck "Öltankschiff, das am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag am oder nach dem 1. Februar 1999 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder nach dem 1. August 1999 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag am oder nach dem 1. Februar 1999 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten am oder nach dem 1. August 1999 begonnen worden ist, oder
  - .3 der am oder nach dem 1. Februar 2002 beendet worden ist.

28.8 Der Ausdruck "Öltankschiff, das am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert worden ist" bezeichnet ein Öltankschiff

- .1 für das der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2007 geschlossen worden ist,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder nach dem 1. Juli 2007 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,
- .3 das am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert worden ist, oder
- .4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,
  - .1 für den der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2007 geschlossen worden ist;
  - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten am oder nach dem 1. Juli 2007 begonnen worden ist, oder
  - .3 der am oder nach dem 1. Januar 2010 beendet worden ist.

29 Der Ausdruck "Anteile je Million (ppm)" bedeutet Ölanteile je Million Wasseranteile bezogen auf das Volumen.

30 Der Ausdruck "gebautes Schiff" bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel gelegt ist oder das sich in einem entsprechenden Bauzustand befindet.

**Regel 2***Anwendung*

- 1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.
- 2 Bei anderen Schiffen als Öltankschiffen, die mit Laderäumen mit einem Gesamtfassungsvermögen von 200 Kubikmeter oder mehr ausgestattet sind, welche zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut sind und verwendet werden, gelten die Regeln 16, 26 Absatz 4, 29, 30, 31, 32, 34 und 36 für Öltankschiffe auch für den Bau und Betrieb dieser Räume; jedoch kann die Regel 34 Absatz 6 anstelle der Regeln 29, 31 und 32 angewendet werden, wenn dieser Gesamtrauminhalt weniger als 1000 Kubikmeter beträgt.
- 3 Wird im Laderaum eines Öltankschiffs Ladung befördert, die der Anlage II dieses Übereinkommens unterliegt, so gelten die entsprechenden Vorschriften der Anlage II ebenfalls.
- 4 Die Regeln 29, 31 und 32 gelten nicht für Öltankschiffe, die Asphalt oder andere unter diese Anlage fallende Erzeugnisse befördern, welche aufgrund ihrer physikalischen Eigenschaften eine wirksame Trennung von Erzeugnis und Wasser und eine wirksame Überwachung unmöglich machen; bei diesen Tankschiffen erfolgt die Überwachung des Einleitens nach Regel 34 dadurch, dass die Rückstände an Bord zurückgehalten werden und das gesamte verschmutzte Waschwasser an Auffanganlagen abgegeben wird.
- 5 Vorbehaltlich des Absatzes 6 finden die Regeln 18 Absätze 6 bis 8 keine Anwendung auf ein Öltankschiff, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist und das ausschließlich in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist zwischen
  - .1 Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats dieses Übereinkommens oder
  - .2 Häfen oder Umschlagplätzen von Vertragsstaaten dieses Übereinkommens, wenn
    - .1 die Reise nur innerhalb eines Sondergebiets erfolgt oder
    - .2 die Reise nur innerhalb anderer von der Organisation festgelegter Grenzen erfolgt.
- 6 Absatz 5 gilt nur, wenn in den Häfen oder Umschlagplätzen, in oder an denen auf solchen Reisen Ladung übernommen wird, ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme und Behandlung des gesamten Ballast- und Tankwaschwassers der sie benutzenden Öltankschiffe vorhanden sind, und alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - .1 Das gesamte Ballastwasser einschließlich des sauberen Ballasts und der Tankwaschrückstände wird außer in den Fällen nach Regel 4 an Bord zurückbehalten und an die Auffanganlagen abgegeben, und die entsprechende Eintragung in dem in Regel 36 bezeichneten Öltagebuch Teil II wird von der zuständigen Behörde des Hafenstaats bestätigt;
  - .2 die Verwaltung und die Regierungen der in Absatz 5.1 oder 5.2 bezeichneten Hafenstaaten haben sich über den Einsatz eines Öltankschiffs, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, für einen besonderen Verkehr geeinigt;

- .3 die Regierungen der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens, in deren Hoheitsgebiet die oben genannten Häfen oder Umschlagplätze liegen, haben die Angemessenheit der Auffanganlagen in diesen Häfen oder an diesen Umschlagplätzen nach den einschlägigen Bestimmungen dieser Anlage insoweit anerkannt, und
- .4 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ist mit der Bestätigung versehen, dass das Öltankschiff ausschließlich in diesem besonderen Verkehr eingesetzt wird.

### **Regel 3**

#### *Befreiung und Verzicht*

- 1 Jedes Schiff wie ein Tragflächenboot, Luftkissenfahrzeug, Bodeneffekt-Fahrzeug, Tauchboot usw., deren Baumerkmale die Anwendung von Bestimmungen der Kapitel 3 und 4 über Bau und Ausrüstung unzumutbar oder undurchführbar machen, können von der Verwaltung von diesen Bestimmungen befreit werden, sofern der Bau und die Ausrüstung des Schiffes im Hinblick auf den vorgesehenen Verwendungszweck einen gleichwertigen Schutz gegen die Ölverschmutzung bietet.
- 2 Die Einzelheiten einer solchen von der Verwaltung gewährten Befreiung sind in dem in Regel 7 vorgesehenen Zeugnis aufzuführen.
- 3 Die Verwaltung, die eine solche Befreiung gewährt, teilt der Organisation so bald wie möglich, spätestens aber neunzig Tage nach der Befreiung, Einzelheiten derselben und die Gründe dafür mit; die Organisation leitet sie an die Vertragsparteien zur Unterrichtung und gegebenenfalls weiteren Veranlassung weiter.
- 4 Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Regeln 29, 31 und 32 bei einem Öltankschiff verzichten, das ausschließlich für Reisen verwendet wird, deren Dauer 72 Stunden oder weniger beträgt, und das sich nicht weiter als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, sofern das Öltankschiff ausschließlich für den Verkehr zwischen Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats des Übereinkommens eingesetzt wird. Jeder derartige Verzicht erfolgt mit der Maßgabe, dass das Öltankschiff alle ölhaltigen Gemische zur späteren Abgabe an Auffanganlagen an Bord zurückbehält und dass die Verwaltung feststellt, dass zur Aufnahme dieser ölhaltigen Gemische ausreichende Auffanganlagen zur Verfügung stehen.
- 5 Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Regeln 31 und 32 bei anderen als den in Absatz 4 bezeichneten Öltankschiffen verzichten, wenn
  - .1 es sich bei dem Öltankschiff um ein in Regel 2 Absatz 5 bezeichnetes und entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefertes Öltankschiff mit 40 000 oder mehr Tonnen Tragfähigkeit handelt, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist, und wenn die Voraussetzungen der Regel 2 Absatz 6 erfüllt sind oder
  - .2 das Tankschiff ausschließlich für eine oder mehrere der folgenden Kategorien von Reisen eingesetzt wird:
    - .1 Reisen in Sondergebieten oder

.2 Reisen innerhalb von 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land außerhalb von Sondergebieten, in denen das Tankschiff eingesetzt wird für

- .1 den Verkehr zwischen Häfen oder Umschlagplätzen eines Vertragsstaats dieses Übereinkommens oder
- .2 beschränkte Reisen, die von der Verwaltung festgelegt werden und deren Dauer 72 Stunden oder weniger beträgt,

sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- .3 alle ölhaltigen Gemische werden zur späteren Abgabe an Auffanganlagen an Bord behalten,
- .4 die Verwaltung hat für Reisen nach Absatz 5.2.2 festgestellt, dass ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme dieser ölhaltigen Gemische in den Ölladehäfen oder Umschlagplätzen zur Verfügung stehen, die das Tankschiff anläuft,
- .5 das gegebenenfalls erforderliche Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung enthält die Bestätigung, dass das Schiff ausschließlich für eine oder mehrere der in den Absätzen 5.2.1 und 5.2.2.2 bezeichneten Kategorien von Reisen eingesetzt wird, und
- .6 Menge, Uhrzeit und Hafen der Abgabe werden in das Öltagebuch eingetragen.

#### **Regel 4**

##### *Ausnahmen*

1 Die Regeln 15 und 34 gelten nicht

- .1 für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist;
- .2 für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,
  - .1 sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
  - .2 sofern nicht der Eigner oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- .3 für das von der Verwaltung zugelassene Einleiten öhaltiger Stoffe ins Meer, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

**Regel 5***Gleichwertiger Ersatz*

1 Die Verwaltung kann gestatten, dass auf einem Schiff als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte andere eingebaut werden, wenn diese mindestens ebenso wirksam wie die in dieser Anlage vorgeschriebenen sind. Dieses Recht der Verwaltung erstreckt sich nicht auf den Ersatz der in Regeln dieser Anlage vorgeschriebenen Entwurfs- und Baumerkmale durch Betriebsmethoden zur Überwachung des Einleitens von Öl als gleichwertiger Ersatz.

2 Die Verwaltung, die auf einem Schiff eine Einrichtung, einen Werkstoff, eine Vorrichtung oder ein Gerät als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen gestattet, übermittelt der Organisation Einzelheiten darüber zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung.

**KAPITEL 2 – BESICHTIGUNGEN UND AUSSTELLUNG VON ZEUGNISSEN****Regel 6***Besichtigungen*

1 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und jedes andere Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr unterliegen den nachstehend aufgeführten Besichtigungen:

- .1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das nach Regel 7 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird; diese Besichtigung umfasst eine vollständige Besichtigung seiner Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, soweit das Schiff unter diese Anlage fällt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- .2 einer Erneuerungsbesichtigung in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, sofern nicht Regel 10 Absatz 2.2, 5, 6 oder 7 Anwendung findet. Die Erneuerungsbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- .3 einer Zwischenbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahresdatum oder innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem dritten Jahresdatum des Zeugnisses; sie tritt an die Stelle einer der in Absatz 1.4 bezeichneten jährlichen Besichtigungen. Die Zwischenbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung und die dazugehörigen Pumpen- und Leitungssysteme einschließlich der Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl, der Systeme für das Tankwaschen mit Rohöl, der Öl-Wasser-Separatoranlage und des Ölfiltersystems in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in dem nach Regel 7 oder 8 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;

- .4 einer jährlichen Besichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach jedem Jahresdatum des Zeugnisses; sie umfasst eine allgemeine Überprüfung der in Absatz 1.1 genannten Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe und hat die Gewähr dafür zu bieten, dass diese nach den Absätzen 4.1 und 4.2 instand gehalten worden sind und unter Berücksichtigung des Einsatzzwecks des Schiffes in zufrieden stellendem Zustand verbleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind in dem nach Regel 7 oder 8 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen, und
- .5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die nach Instandsetzungen infolge der in Absatz 4.3 vorgeschriebenen Untersuchungen oder nach wesentlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen durchgeführt wird. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die erforderlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen wirksam durchgeführt worden sind, dass die Werkstoffe und die Ausführung der Arbeiten in jeder Hinsicht einwandfrei sind und dass das Schiff in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entspricht.

2 Die Verwaltung setzt geeignete Maßnahmen für Schiffe fest, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, dass die anwendbaren Bestimmungen dieser Anlage eingehalten werden.

3.1 Die Besichtigungen von Schiffen hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigungen entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Diese Stellen müssen die von der Organisation mit EntschlieÙung A.739(18) angenommenen Richtlinien in der von der Organisation möglicherweise geänderten Fassung und die mit EntschlieÙung A.789(19) angenommenen Spezifikationen in der von der Organisation möglicherweise geänderten Fassung unter der Voraussetzung einhalten, dass solche Änderungen entsprechend Artikel 16 dieses Übereinkommens betreffend das auf diese Anlage anzuwendende Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

3.2 Eine Verwaltung, die Besichtiger ernennt oder Stellen anerkennt, welche Besichtigungen nach Absatz 3.1 durchführen sollen, ermächtigt jeden ernannten Besichtiger und jede anerkannte Stelle mindestens,

- .1 Instandsetzungen an einem Schiff zu verlangen und
- .2 Besichtigungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats darum ersucht werden.

Die Verwaltung notifiziert der Organisation die jeweiligen Verantwortlichkeiten der ernannten Besichtiger oder anerkannten Stellen sowie die Bedingungen der ihnen übertragenen Befugnis zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens zur Unterrichtung ihrer Bediensteten.

3.3 Stellt ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle fest, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht im Wesentlichen mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt oder derart ist, dass das Schiff nicht in See gehen kann, ohne eine unvertretbare Gefahr für die Meeresumwelt darzustellen, so sorgt der Besichtiger oder die Stelle sofort dafür, dass AbhilfemaÙnahmen getroffen werden, und benachrichtigt umgehend die Verwaltung. Werden keine AbhilfemaÙnahmen getroffen, so ist das Zeugnis einzuziehen und die Verwaltung



sofort zu benachrichtigen; befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort zu benachrichtigen. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats benachrichtigt, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger oder der Stelle jede Unterstützung, deren sie bedürfen, um ihre Pflichten aufgrund dieser Regel zu erfüllen. Gegebenenfalls unternimmt die Regierung des betreffenden Hafenstaats die erforderlichen Schritte, um sicherzustellen, dass das Schiff nicht ausläuft, bis es, ohne eine unvermeidbare Gefahr für die Meeresumwelt darzustellen, in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft weiterzufahren.

3.4 Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und verpflichtet sich, die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu treffen.

4.1 Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung ist so zu erhalten, dass er den Bestimmungen dieses Übereinkommens entspricht, damit sichergestellt ist, dass das Schiff in jeder Hinsicht geeignet bleibt, in See zu gehen, ohne eine unvermeidbare Gefahr für die Meeresumwelt darzustellen.

4.2 Nach einer Besichtigung des Schiffes aufgrund des Absatzes 1 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder dieser Einrichtungen vorgenommen werden.

4.3 Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Unversehrtheit des Schiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner von dieser Anlage erfassten Ausrüstung wesentlich beeinträchtigt, so hat der Kapitän oder der Eigner des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, die anerkannte Stelle oder den ernannten Besichtiger zu benachrichtigen, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig sind und die Untersuchung veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Absatz 1 erforderlich ist. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so hat der Kapitän oder der Eigner auch sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats zu benachrichtigen, und der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, dass die Benachrichtigung stattgefunden hat.

## **Regel 7**

### *Ausstellung oder Bestätigung des Zeugnisses*

1 Jedem Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und jedem anderen Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr, die Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen durchführen, wird nach einer erstmaligen Besichtigung oder einer Erneuerungsbesichtigung gemäß Regel 6 ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ausgestellt.

2 Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt beziehungsweise bestätigt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

**Regel 8***Ausstellung oder Bestätigung des Zeugnisses durch eine andere Regierung*

1 Die Regierung einer Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ausstellen oder ausstellen lassen und, sofern angebracht, bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass dieser Anlage entsprochen ist.

2 Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

3 Ein solches Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat dieselbe Gültigkeit wie ein aufgrund der Regel 7 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

4 Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ausgestellt werden.

**Regel 9***Form des Zeugnisses*

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung wird in der Form abgefasst, die dem in Anhang II dieser Anlage wiedergegebenen Muster entspricht; es muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch die Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

**Regel 10***Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses*

1 Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung darf nur für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden.

2.1 Ungeachtet des Absatzes 1 ist das neue Zeugnis, wenn die Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen wird, vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.

2.2 Wird die Erneuerungsbesichtigung nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.

2.3 Wird die Erneuerungsbesichtigung früher als drei Monate vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.

3 Wird ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Gültigkeit des Zeugnisses über das Datum des Ablaufs hinaus bis zu der in

Absatz 1 bestimmten Höchstdauer verlängern, sofern die in Regel 6 Absätze 1.3 und 1.4 genannten Besichtigungen, die vorzunehmen sind, wenn ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von fünf Jahren ausgestellt wird, ordnungsgemäß durchgeführt werden.

4 Ist eine Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die von der Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle das vorhandene Zeugnis bestätigen, und dieses Zeugnis wird für einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens fünf Monaten nach dem Datum des Ablaufs als gültig anerkannt.

5 Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, in dem das Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise nach dem Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis darf um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist nach seiner Ankunft in dem Besichtigungshafen nicht berechtigt, aufgrund der Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis zu besitzen. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegen darf, bevor die Verlängerung gewährt wurde.

6 Ein Zeugnis, das einem Schiff, welches Reisen von kurzer Dauer durchführt, ausgestellt und nicht nach Absatz 5 verlängert wurde, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Datum des Ablaufs an verlängert werden. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

7 Unter von der Verwaltung zu bestimmenden besonderen Umständen braucht ein neues Zeugnis nicht vom Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses an gültig zu sein, wie es nach Absatz 2.2, 5 oder 6 vorgeschrieben ist. Unter diesen besonderen Umständen gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag liegen darf, an dem die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen wurde.

8 Wird eine jährliche Besichtigung oder eine Zwischenbesichtigung vor Ablauf des in Regel 6 festgelegten Zeitabschnitts abgeschlossen,

- .1 so ist das im Zeugnis eingetragene Jahresdatum durch Bestätigung in ein Datum zu ändern, das nicht mehr als drei Monate nach dem Datum liegt, an dem die Besichtigung abgeschlossen wurde;
- .2 so ist die folgende nach Regel 6 Absatz 1 erforderliche jährliche Besichtigung oder Zwischenbesichtigung in den in jener Regel vorgeschriebenen Zeitabständen abzuschließen, wobei das neue Jahresdatum angewendet wird;
- .3 so kann das Datum des Ablaufs unverändert bleiben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere jährliche Besichtigungen oder Zwischenbesichtigungen so durchgeführt worden sind, dass die größten Zeitabstände zwischen den Besichtigungen, die nach Regel 6 Absatz 1 vorgeschrieben sind, nicht überschritten werden.

9 Ein nach Regel 7 oder 8 ausgestelltes Zeugnis wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:

- .1 wenn die einschlägigen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel 6 Absatz 1 bestimmten Zeitabschnitte abgeschlossen werden;
- .2 wenn die Bestätigungen in dem Zeugnis nicht nach Regel 6 Absatz 1.3 oder 1.4 vorgenommen werden;
- .3 sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Regierung sich vergewissert hat, dass das Schiff den Regeln 6 Absätze 4.1 und 4.2 entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich Abschriften des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Abschriften der entsprechenden Besichtigungsberichte.

### **Regel 11**

#### *Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen*

- 1 Ein Schiff, das sich in einem Hafen einer anderen Vertragspartei oder an einem Offshore-Umschlagplatz einer anderen Vertragspartei befindet, bedarf der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Vertragspartei bezüglich der betrieblichen Anforderungen aufgrund dieser Anlage, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl betreffen, nicht vertraut ist.
- 2 Unter den in Absatz 1 genannten Umständen trifft die Vertragspartei alle notwendigen Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis die Lage entsprechend den Vorschriften dieser Anlage bereinigt worden ist.
- 3 Die in Artikel 5 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Verfahren der Hafenstaatkontrolle gelten auch für diese Regel.
- 4 Diese Regel ist nicht so auszulegen, als schränke sie die Rechte und Pflichten einer Vertragspartei ein, welche die Kontrolle der eigens in diesem Übereinkommen vorgesehenen betrieblichen Anforderungen durchführt.

## **KAPITEL 3 – ANFORDERUNGEN AN MASCHINENRÄUME ALLER SCHIFFE**

### **TEIL A – BAUART**

#### **Regel 12**

##### *Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm)*

- 1 Auf jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr müssen ein oder mehrere Tanks von angemessenem Fassungsvermögen entsprechend dem Maschinentyp und der Dauer der Reise eingebaut sein, welche die ölhaltigen Rückstände (Ölschlamm) aufnehmen, die nach den Vorschriften dieser Anlage nicht auf andere Weise beseitigt werden können, z. B. die Rückstände bei der Aufbereitung von Brennstoff und Schmierölen und Ölleckagen in den Maschinenräumen.

2 Rohrleitungen zu und von den Tanks für Ölschlamm dürfen außer dem in Regel 13 bezeichneten genormten Abflussanschluss keine unmittelbare Verbindung nach außenbords haben.

3 Auf Schiffen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, müssen diese Tanks so entworfen und gebaut sein, dass ihre Reinigung und das Abgeben der Rückstände an Auffanganlagen erleichtert werden. Schiffe die entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, müssen dieser Vorschrift entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist.

### Regel 13

#### *Genormter Abflussanschluss*

Damit die Rohre der Auffanganlagen mit den Abflussrohren des Schiffes für Rückstände aus den Maschinenraumbilgen und den Tanks für Ölschlamm verbunden werden können, müssen beide Leitungen mit einem genormten Abflussanschluss nach Maßgabe der nachstehenden Tabelle ausgerüstet sein:

Normabmessungen der Flansche für Abflussanschlüsse

Beschreibung	Abmessung
Außendurchmesser	215 mm
Innendurchmesser	entsprechend dem Außendurchmesser des Rohres
Lochkreisdurchmesser	183 mm
Schlitze im Flansch	6 Löcher von 22 mm Durchmesser in gleichem Abstand voneinander auf einem Lochkreis mit dem genannten Durchmesser angeordnet und zum äußeren Rand des Flansches offen mit einer Schlitzbreite von 22 mm
Flanschdicke	20 mm
Schrauben und Muttern; Anzahl und Durchmesser	6, jede mit 20 mm Durchmesser und geeigneter Länge
Der Flansch ist so konstruiert, dass er für Rohre bis zu einem Innendurchmesser von 125 mm geeignet ist; er muss aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff mit glatter Oberfläche sein. Dieser Flansch muss zusammen mit einer Dichtung aus ölfestem Werkstoff für einen Betriebsdruck von 600 kPa geeignet sein.	

## TEIL B – AUSRÜSTUNG

### Regel 14

#### *Ölfilteranlage*

1 Mit Ausnahme des Absatzes 3 muss jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, jedoch weniger als 10 000, mit einer Ölfilteranlage ausgerüstet sein, die Absatz 6

entspricht. Jedes derartige Schiff, das nach Regel 16 Absatz 2 in Brennstofftanks zurückbehaltenes Ballastwasser in das Meer einleiten kann, hat Absatz 2 zu entsprechen.

2 Mit Ausnahme des Absatzes 3 muss jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 10 000 und mehr mit einer Ölfilteranlage ausgerüstet sein, die Absatz 7 entspricht.

3 Auf Schiffen wie Hotelschiffen, Lagerschiffen usw., die mit Ausnahme von Leerfahrten ohne Ladungsbeförderung festliegen, braucht keine Ölfilteranlage vorgesehen zu sein. Auf solchen Schiffen muss ein Sammeltank eingebaut sein, dessen Fassungsvermögen den Anforderungen der Verwaltung genügt, um das gesamte ölhaltige Bilgenwasser an Bord zu behalten. Das gesamte ölhaltige Bilgenwasser ist zur späteren Abgabe an Auffanganlagen an Bord zu behalten.

4 Die Verwaltung stellt sicher, dass Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 400, soweit durchführbar, dafür ausgerüstet sind, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten oder nach Regel 15 Absatz 6 einzuleiten.

5 Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Absätze 1 und 2 verzichten,

- .1 bei Schiffen, die ausschließlich für Reisen in Sondergebieten eingesetzt werden oder
- .2 bei Fahrzeugen, die nach dem Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (oder anderweitig im Sinne dieses Codes bezüglich Größe und Bauart) zugelassen und in einem fahrplanmäßigen Dienst mit einer durchgehenden Einsatzzeit von nicht mehr als 24 Stunden eingesetzt sind; hierbei sind auch Leerfahrten dieser Fahrzeuge ohne Fahrgäste bzw. ohne Ladungsbeförderung mit erfasst;
- .3 wenn hinsichtlich der Absätze 5.1 und 5.2 die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
  - .1 Auf dem Schiff ist ein Sammeltank eingebaut, dessen Fassungsvermögen den Anforderungen der Verwaltung genügt, um das gesamte ölhaltige Bilgenwasser an Bord zu behalten;
  - .2 das gesamte ölhaltige Bilgenwasser wird zur späteren Abgabe an Auffanganlagen an Bord behalten;
  - .3 die Verwaltung hat festgestellt, dass ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme des ölhaltigen Bilgenwassers in ausreichend vielen Häfen oder Umschlagplätzen, die das Schiff anläuft, zur Verfügung stehen;
  - .4 das gegebenenfalls erforderliche Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung enthält die Bestätigung, dass das Schiff ausschließlich für Reisen innerhalb von Sondergebieten eingesetzt wird oder im Sinne dieser Regel als ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug anerkannt worden und sein Dienst festgelegt ist, und
  - .5 Menge, Uhrzeit und Hafen der Abgabe werden in das Öltagebuch Teil I eingetragen.

6 Die in Absatz 1 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 durchlaufen hat, einen Ölgehalt von höchstens 15 Anteilen je Million (ppm) aufweist. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlene Anforderung.

7 Die in Absatz 2 genannte Ölfilteranlage muss Absatz 6 entsprechen. Darüber hinaus ist die Anlage mit einer Alarmeinrichtung zu versehen, die anzeigt, wenn dieser Wert nicht eingehalten werden kann. Sie ist ferner mit einer Einrichtung zu versehen, durch die sichergestellt wird, dass jedes Einleiten von ölhaltigen Gemischen selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses 15 Anteile je Million (ppm) überschreitet. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage und der Zulassung berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen.

## **TEIL C – ÜBERWACHUNG DES EINLEITENS VON ÖL IM SCHIFFSBETRIEB**

### **Regel 15**

#### *Überwachung des Einleitens von Öl*

1 Vorbehaltlich der Regel 4 und der Absätze 2, 3 und 6 ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen verboten.

#### **A Einleiten außerhalb von Sondergebieten**

2 Jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr ist verboten, es sei denn, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 das Schiff ist in Fahrt;
- .2 das ölhaltige Gemisch wird in der Ölfilteranlage, die den Anforderungen der Regel 14 entspricht, behandelt;
- .3 der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 Anteile je Million (ppm);
- .4 das ölhaltige Gemisch stammt nicht aus den Bilgen von Ladepumpenräumen auf Öltankschiffen und
- .5 bei Öltankschiffen ist das ölhaltige Gemisch nicht mit Ölladungsrückständen vermischt.

#### **B Einleiten innerhalb von Sondergebieten**

3 Jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr ist verboten, es sei denn, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 das Schiff ist in Fahrt;

- .2 das ölhaltige Gemisch wird in der Ölfilteranlage, die den Anforderungen der Regel 14 Absatz 7 entspricht, behandelt;
- .3 der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 Anteile je Million (ppm);
- .4 das ölhaltige Gemisch stammt nicht aus den Bilgen von Ladepumpenräumen auf Öltankschiffen und
- .5 bei Öltankschiffen ist das ölhaltige Gemisch nicht mit Ölladungsrückständen vermischt.

4 Im Antarktisgebiet ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen verboten.

5 Diese Regel verbietet einem Schiff auf einer Reise, die nur teilweise durch ein Sondergebiet führt, nicht das Einleiten außerhalb eines Sondergebiets entsprechend Absatz 2.

### **C Anforderungen an Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400 in allen Gebieten mit Ausnahme des Antarktisgebiets**

6 Bei einem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400 sind Öl und ölhaltige Gemische entweder an Bord zur späteren Abgabe an Auffanganlagen zurückzubehalten oder in Übereinstimmung mit folgenden Bestimmungen in das Meer einzuleiten:

- .1 das Schiff ist in Fahrt ;
- .2 das Schiff hat einen von der Verwaltung zugelassenen Anlagentyp in Betrieb, der sicherstellt, dass der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 Anteile je Million (ppm) beträgt;
- .3 das ölhaltige Gemisch stammt nicht aus den Bilgen von Ladepumpenräumen auf Öltankschiffen und
- .4 bei Öltankschiffen ist das ölhaltige Gemisch nicht mit Ölladungsrückständen vermischt.

### **D Allgemeine Anforderungen**

7 Werden auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Öls Spuren bemerkt, so sollen die Regierungen der Vertragsparteien, soweit dies zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen diese Regel vorliegt, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen. Die Untersuchung soll insbesondere die Wind- und Seeverhältnisse, den Kurs und die Geschwindigkeit des Schiffes, sonstige mögliche Ursachen der sichtbaren Spuren in der näheren Umgebung und alle in Frage kommenden Aufzeichnungen über das Einleiten von Öl umfassen.

8 Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.



9 Die Ölrückstände, die nicht entsprechend dieser Regel ins Meer eingeleitet werden können, müssen zur späteren Abgabe an Auffanganlagen an Bord zurückbehalten werden.

### **Regel 16**

#### *Trennung von Öl und Wasserballast und Beförderung von Öl in Vorpiektanks*

1 Sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt ist, darf bei entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgelieferten Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 4 000 und mehr, die keine Öltankschiffe sind, und bei entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgelieferten Öltankschiffen mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr kein Ballastwasser in Brennstofftanks befördert werden.

2 Ist es aufgrund der Notwendigkeit, große Mengen flüssigen Brennstoffs zu befördern, erforderlich, Ballastwasser in einem Brennstofftank mitzuführen, das kein sauberer Ballast ist, so muss dieses Ballastwasser an Auffanganlagen abgegeben oder nach Regel 15 unter Verwendung der in Regel 14 Absatz 2 bezeichneten Anlage ins Meer eingeleitet werden; der Vorgang ist in das Öltagebuch einzutragen.

3 Auf einem Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr, für das der Bauvertrag nach dem 1. Januar 1982 geschlossen worden ist, oder, falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Juli 1982 gelegt ist oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet, darf Öl nicht in einem Vorpiektank oder einem vor dem Kollisionsschott gelegenen Tank befördert werden.

4 Alle nicht unter die Absätze 1 und 3 fallenden Schiffe müssen den Vorschriften jener Absätze entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist.

### **Regel 17**

#### *Öltagebuch, Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum*

1 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr sowie jedes Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr, das kein Öltankschiff ist, haben ein Öltagebuch Teil I (Betriebsvorgänge im Maschinenraum) mitzuführen. Das Öltagebuch ist als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert nach dem Muster des Anhangs III zu führen.

2 Das Öltagebuch Teil I ist jeweils – gegebenenfalls mit Angaben für jeden Tank – auszufüllen, wenn einer der folgenden Betriebsvorgänge im Maschinenraum auf dem Schiff stattfindet:

- .1 Füllen der Brennstofftanks mit Ballastwasser oder Reinigung der Brennstofftanks;
- .2 Einleiten von schmutzigem Ballastwasser oder Reinigungswasser aus den Brennstofftanks;
- .3 Sammeln und Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm und sonstige Ölrückstände);
- .4 Einleiten über Bord oder sonstige Abgabe bzw. Beseitigung von Bilgenwasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat;
- .5 Übernahme von Brennstoff oder Schmieröl in loser Form.

3 Im Fall eines Einleitens von Öl oder ölhaltigen Gemischen nach Regel 4 oder im Fall eines unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Öl, für das jene Regel keine Ausnahme vorsieht, sind in das Öltagebuch Teil I die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.

4 Jeder nach Absatz 2 beschriebene Vorgang ist unverzüglich vollständig in das Öltagebuch Teil I einzutragen, so dass alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Nach Beendigung eines jeden Vorgangs sind die entsprechenden Angaben von dem oder den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben, und nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Öltagebuchs vom Kapitän des Schiffes zu unterzeichnen. Die Eintragungen im Öltagebuch Teil I müssen bei Schiffen, die ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung mitführen, mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Eintragungen auch in einer amtlichen Landessprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, vorgenommen, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder einer Unstimmigkeit maßgebend.

5 Jeder Ausfall bzw. jede Störung der Ölfilteranlage ist im Öltagebuch Teil I einzutragen.

6 Das Öltagebuch Teil I ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen muss es sich an Bord des Schiffes befinden. Nach der letzten Eintragung muss es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

7 Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Öltagebuch Teil I an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen oder an ihren Offshore-Umschlagplätzen überprüfen, daraus Abschriften bzw. Kopien jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften bzw. Kopien vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift bzw. Kopie einer Eintragung im Öltagebuch Teil I des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Öltagebuchs Teil I und die Anfertigung einer bescheinigten Abschrift bzw. Kopie durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

## **KAPITEL 4 – ANFORDERUNGEN AN DEN LADEBEREICH VON ÖLTANKSCHIFFEN**

### **TEIL A – BAUART**

#### **Regel 18**

#### *Tanks für getrennten Ballast*

#### **Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind**

1 Auf jedem Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und jedem Produktentanker von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, müssen Tanks für getrennten Ballast eingebaut sein, und die Schiffe müssen, soweit anwendbar, den Absätzen 2, 3 und 4 bzw. 5 entsprechen.

2 Das Fassungsvermögen der Tanks für getrennten Ballast ist so festzusetzen, dass das Schiff auf Ballastreisen sicher fahren kann, ohne Ladetanks für Wasserballast verwenden zu müssen, sofern nicht in Absatz 3 oder 4 etwas anderes bestimmt ist. In allen Fällen muss jedoch das Fassungsvermögen der Tanks für getrennten Ballast mindestens so groß sein, dass bei jedem Ballastzustand auf jedem Teil der Reise einschließlich des Falles, dass das Schiff zu dem Eigengewicht nur getrennten Ballast mitführt, Tiefgang und Trimm des Schiffes die folgenden Bedingungen erfüllen:

- .1 Der Tiefgang über Oberkante Kiel auf halber Länge ( $d_m$ ) in Meter (ohne Berücksichtigung einer etwaigen Durchbiegung des Schiffes) darf nicht weniger als  $d_m = 2,0 + 0,02 L$  betragen;
- .2 die Tiefgänge am vorderen und hinteren Lot müssen denjenigen entsprechen, die durch den in Absatz 2.1 festgelegten Tiefgang mittschiffs ( $d_m$ ) in Verbindung mit einer Hecklastigkeit von höchstens 0,015 L bestimmt sind, und
- .3 in jedem Fall darf der Tiefgang am hinteren Lot nicht geringer sein als der Tiefgang, der für ein vollständiges Eintauchen des Propellers/der Propeller notwendig ist.

3 Ballastwasser darf nicht in Ladetanks befördert werden, außer

- .1 auf den seltenen Reisen, bei denen die Wetterbedingungen so ernst sind, dass es nach Auffassung des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, zusätzlich Ballastwasser in Ladetanks zu befördern;
- .2 in Ausnahmefällen, in denen ein Öltankschiff wegen der besonderen Art seines Einsatzes Ballastwasser über die in Absatz 2 vorgeschriebene Menge hinaus befördern muss, sofern dieser Einsatz des Öltankschiffs in die von der Organisation festgelegte Kategorie von Ausnahmefällen fällt.

Dieses zusätzliche Ballastwasser muss nach Regel 34 behandelt und eingeleitet werden, und der Vorgang ist in das in Regel 36 bezeichnete Öltagebuch Teil II einzutragen.

4 Bei Rohöltankschiffen darf das nach Absatz 3 zugelassene zusätzliche Ballastwasser nur dann in Ladetanks befördert werden, wenn diese Tanks vor dem Verlassen eines Öllöschhafens oder -umschlagplatzes einer Tankwäsche mit Rohöl nach Regel 35 unterzogen worden sind.

5 Bei Öltankschiffen von weniger als 150 Meter Länge müssen die Bedingungen in Bezug auf getrennten Ballast abweichend von Absatz 2 den Anforderungen der Verwaltung genügen.

**Rohöltankschiffe von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind**

6 Vorbehaltlich des Absatzes 7 müssen auf jedem Rohöltankschiff von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, Tanks für getrennten Ballast eingebaut sein, und die Schiffe müssen den Anforderungen der Absätze 2 und 3 entsprechen.

7 Die in Absatz 6 bezeichneten Rohöltankschiffe können, statt mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein, ein Ladetankreinigungsverfahren unter Verwendung von

Tankwaschen mit Rohöl nach den Regeln 33 und 35 anwenden, sofern nicht das Rohöltankschiff für die Beförderung von solchem Rohöl vorgesehen ist, das zum Tankwaschen ungeeignet ist.

**Produktentanker von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind**

8 Auf jedem Produktentanker von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, der entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, müssen Tanks für getrennten Ballast eingebaut sein, und der Produktentanker muss den Absätzen 2 und 3 entsprechen oder muss eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks entsprechend den folgenden Bedingungen betreiben:

- .1 Der Produktentanker muss ein ausreichendes Tank-Fassungsvermögen haben, das eigens für die Beförderung von sauberem Ballast entsprechend Regel 1 Absatz 17 bestimmt ist, um die Absätze 2 und 3 zu erfüllen.
- .2 Die Einrichtungen und betrieblichen Verfahren für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks müssen den von der Verwaltung eingeführten Anforderungen entsprechen. Diese Anforderungen müssen mindestens alle Vorkehrungen der von der Organisation mit Entschließung A.495(XII) angenommenen überarbeiteten Spezifikationen für Öltankschiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks enthalten.
- .3 Der Produktentanker muss mit einem Ölgehaltsmessgerät ausgerüstet sein, das von der Verwaltung auf der Grundlage der von der Organisation empfohlenen Spezifikationen zugelassen ist, um die Überwachung des Ölgehalts im eingeleiteten Ballastwasser zu ermöglichen.
- .4 Jeder Produktentanker, auf dem eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks betrieben werden, muss ein Betriebshandbuch für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks haben, welches das System im Einzelnen beschreibt und die betrieblichen Verfahren genau angibt. Dieses Handbuch muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen und alle in den Spezifikationen nach Absatz 8.2 angegebenen Angaben enthalten. Wird eine Änderung vorgenommen, die das System der eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks beeinflusst, so ist das Betriebshandbuch entsprechend anzupassen.

**Als Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast eingestuftes Öltankschiff**

9 Jedes Öltankschiff, auf dem nicht nach Absatz 1, 6 oder 8 Tanks für getrennten Ballast eingebaut zu sein brauchen, kann jedoch als Tankschiff mit Tanks für getrennten Ballast eingestuft werden, sofern es den Absätzen 2 und 3 bzw. 5 entspricht.

**Öltankschiffe mit besonderen Ballastvorkehrungen, die am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind**

10 Bei Öltankschiffen mit besonderen Ballastvorkehrungen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, gilt Folgendes:

- .1 Wenn ein vorhandenes Öltankschiff, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, so gebaut ist oder so betrieben wird, dass es jederzeit die in Absatz 2 festgelegten Mindestanforderungen für Tiefgang und

Trimm erfüllt, ohne Ballastwasser zu verwenden, wird angenommen, dass es die in Absatz 6 vorgesehenen Voraussetzungen in Bezug auf Tanks für getrennten Ballast erfüllt, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 betriebliche Verfahren und Ballastvorkehrungen sind von der Verwaltung zugelassen;
  - .2 zwischen der Verwaltung und den Regierungen der betreffenden Hafenstaaten, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, besteht Einvernehmen darüber, dass die Anforderungen für Tiefgang und Trimm durch ein Betriebsverfahren erfüllt sind, und
  - .3 in dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ist bestätigt, dass das Öltankschiff mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben wird.
- 2 Ballastwasser darf nicht in Öltanks befördert werden, außer auf den seltenen Reisen, bei denen die Wetterbedingungen so ernst sind, dass es nach Auffassung des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, zusätzliches Ballastwasser in Ladetanks zu befördern. Dieses zusätzliche Ballastwasser muss nach Regel 34 und in Übereinstimmung mit den Regeln 29, 31 und 32 behandelt und eingeleitet werden, und der Vorgang ist in das in Regel 36 bezeichnete Öltagebuch einzutragen.
  - 3 Eine Verwaltung, die ein Zeugnis nach Absatz 10.1.3 mit einer Bestätigung versehen hat, übermittelt der Organisation die entsprechenden Einzelangaben zur Weiterleitung an die Vertragsparteien.

### **Öltankschiffe von 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind**

11 Öltankschiffe von 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, müssen Tanks für getrennten Ballast haben und den Absätzen 2, 3 und 4 bzw. 5 entsprechen.

### **Schutzbietende Anordnung der Tanks für getrennten Ballast**

12 Schutzbietende Anordnung der Tanks für getrennten Ballast

Bei jedem Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und bei jedem Produktentanker von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, ausgenommen die Tankschiffe, die der Regel 19 entsprechen, müssen die Tanks für getrennten Ballast, die erforderlich sind, um die Vorschriften des Absatzes 2 zu erfüllen und die sich innerhalb der Ladetanklänge befinden, nach den Absätzen 13, 14 und 15 angeordnet sein, um als Schutz vor dem Ausfließen von Öl bei einer Strandung oder einem Zusammenstoß zu wirken.

13 Die Tanks für getrennten Ballast und die Räume, die keine Öltanks sind, innerhalb der Ladetanklänge ( $L_t$ ) sind so anzuordnen, dass sie folgende Bedingungen erfüllen:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

Hierbei bedeuten:

- $PA_c$  = Seitenfläche in Quadratmeter für jeden Tank für getrennten Ballast oder jeden Raum, der kein Öltank ist, auf der Grundlage projizierter Maße auf Mallkante,  
 $PA_s$  = Bodenfläche in Quadratmeter für jeden solchen Tank oder Raum auf der Grundlage projizierter Maße auf Mallkante,  
 $L_t$  = Länge in Meter zwischen den vorderen und hinteren Enden der Ladetanks,  
 $B$  = größte Breite des Schiffes in Meter im Sinne der Regel 1 Absatz 22,  
 $D$  = Seitenhöhe in Meter, senkrecht von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddeckbalkens an der Schiffsseite mittschiffs gemessen. Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe zum Schnittpunkt der Mallkanten des Decks mit der Seitenbeplattung gemessen, wobei die Linien so verlaufen, als sei der Schergang nicht abgerundet,  
 $J$  = 0,45 bei Öltankschiffen von 20 000 Tonnen Tragfähigkeit, 0,30 bei Öltankschiffen von 200 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, vorbehaltlich des Absatzes 14.

Für dazwischen liegende Tragfähigkeitswerte wird der Wert "J" durch lineare Interpolation ermittelt.

Wenn die vorstehenden Symbole in dieser Regel verwendet werden, haben sie die in diesem Absatz festgelegte Bedeutung.

14 Bei Tankschiffen von 200 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit kann der Wert "J" wie folgt verringert werden:

$$J_{reduced} = \left[ J - \left( a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \quad \text{oder } 0,2, \text{ je nachdem, welcher Wert größer ist.}$$

Hierbei bedeuten

- $a$  = 0,25 bei Öltankschiffen von 200 000 Tonnen Tragfähigkeit,  
 $a$  = 0,40 bei Öltankschiffen von 300 000 Tonnen Tragfähigkeit,  
 $a$  = 0,50 bei Öltankschiffen von 420 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit.

Für dazwischen liegende Tragfähigkeitswerte wird der Wert "a" durch lineare Interpolation ermittelt.

- $O_c$  = wie in Regel 25 Absatz 1.1 definiert,  
 $O_s$  = wie in Regel 25 Absatz 1.2 definiert,  
 $O_A$  = der zulässige Ölausfluss nach Regel 26 Absatz 2.

15 Bei der Bestimmung von  $PA_c$  und  $PA_s$  für Tanks für getrennten Ballast und Räume, die keine Öltanks sind, gilt Folgendes:

- 1 Die geringste Breite jedes Seitentanks oder -raums, der sich jeweils über die gesamte Höhe an der Seitenhöhe oder vom Deck zur Doppelbodentankdecke erstreckt, darf nicht weniger als 2 Meter betragen. Die Breite wird von Innenkante Beplattung im rechten Winkel zur Mittellinie gemessen. Ist eine geringere Breite vorgesehen, so wird der Seitentank oder -raum bei der Berechnung des Schutzbereichs  $PA_c$  nicht berücksichtigt, und

- .2 die geringste Höhe jedes Doppelbodentanks oder -raums muss B/15 oder 2 Meter betragen, je nachdem, welcher Wert kleiner ist. Ist eine geringere Höhe vorgesehen, so wird der Bodentank oder -raum bei der Berechnung des Schutzbereichs PA<sub>s</sub> nicht berücksichtigt.

Die geringste Breite und Tiefe der Seitentanks und Doppelbodentanks wird ohne Berücksichtigung des Bilgenbereichs und im Fall der geringsten Breite ohne Berücksichtigung etwaiger abgerundeter Schergänge gemessen.

### Regel 19

*Anforderungen an Doppelhüllen und Doppelböden von Öltankschiffen, die am oder nach dem 6. Juli 1996 geliefert worden sind*

- 1 Diese Regel findet wie folgt Anwendung auf Öltankschiffe von 600 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.6 am oder nach dem 6. Juli 1996 geliefert worden sind:
- 2 Jedes Öltankschiff von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit
- .1 hat anstelle der Regel 18 Absätze 12 bis 15, soweit zutreffend, dem Absatz 3 zu entsprechen, sofern es nicht den Absätzen 4 und 5 unterliegt und
- .2 hat, soweit zutreffend, der Regel 28 Absatz 6 zu entsprechen.
- 3 Die Ladetanks müssen über die gesamte Länge durch Ballasttanks oder Räume, in denen kein Öl befördert wird, wie folgt geschützt sein:

- .1 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 an keiner Stelle einen geringeren Abstand als w haben, der, wie in Abb. 1 dargestellt, an jedem Querschnitt rechtwinklig zur Außenhaut gemessen wird:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000} \text{ (m) oder}$$

$w = 2,0$  m, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

Der Mindestwert für w beträgt 1,0 m.

- .2 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 Mallkante der Bodenbeplattung, wie in Abb. 1 dargestellt, nicht kleiner ist als folgender Abstand:

$h = B/15$  (m) oder

$h = 2,0$  m, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

Der Mindestwert für  $h$  beträgt 1,0 m.

### .3 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.

### .4 Gesamtfassungsvermögen der Ballasttanks

Auf Rohöltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und auf Produktentankern von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit darf das Gesamtfassungsvermögen der Seiten-, Doppelboden-, Vorpiek- und Hinterpiektanks nicht geringer sein als das zur Erfüllung der Regel 18 erforderliche Fassungsvermögen der Tanks für getrennten Ballast. Seitentanks oder -räume und Doppelbodentanks, die zur Erfüllung der Regel 18 verwendet werden, müssen möglichst gleichmäßig über die Länge der Ladetanks angeordnet sein. Zusätzliches Fassungsvermögen für getrennten Ballast, der zur Verringerung von Längsbiegespannungen des Schiffskörpers, Trimm usw. vorgesehen ist, kann an beliebiger Stelle innerhalb des Schiffes angeordnet sein.

### .5 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.

### .6 Rohrleitungen für Ballast und Ladung

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

## 4 Für Doppelbodentanks oder -räume gilt Folgendes:

- .1 Die in Absatz 3.2 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 Wasserdruck überschreitet, wie durch folgende Formel ausgedrückt:

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



Hierbei bedeuten:

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

$\rho_c$  = größte Ladungsdichte in  $\text{kg/m}^3$

$d_n$  = geringster Betriebstiefgang unter den erwarteten Ladungsfällen in Meter

$\rho_s$  = Dichte des Seewassers in  $\text{kg/m}^3$

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

$f$  = Sicherheitsfaktor = 1,1

$g$  = Erdbeschleunigung in  $9,81 \text{ m/s}^2$ .

- .2 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  $0,6 D$  über der Basislinie angebracht sein, wobei  $D$  die Seitenhöhe über Oberkante Kiel auf halber Länge ist.
- .3 Die Anordnung der Seitentanks und -räume muss nach Absatz 3.1 erfolgen; unterhalb einer Ebene von  $1,5 h$  über der Basislinie, wobei  $h$  der in Absatz 3.2 bezeichnete Abstand ist, kann die Begrenzungslinie des Ladetanks jedoch senkrecht auf die Bodenbeplattung geführt werden, wie in Abb. 2 dargestellt.

5 Andere Methoden für Entwurf 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 Jedes Öltankschiff von weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit muss den Absätzen 3 und 4 entsprechen oder muss

- .1 mindestens Doppelbodentanks oder -räume mit einer Höhe haben, bei welcher der in Absatz 3.2 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

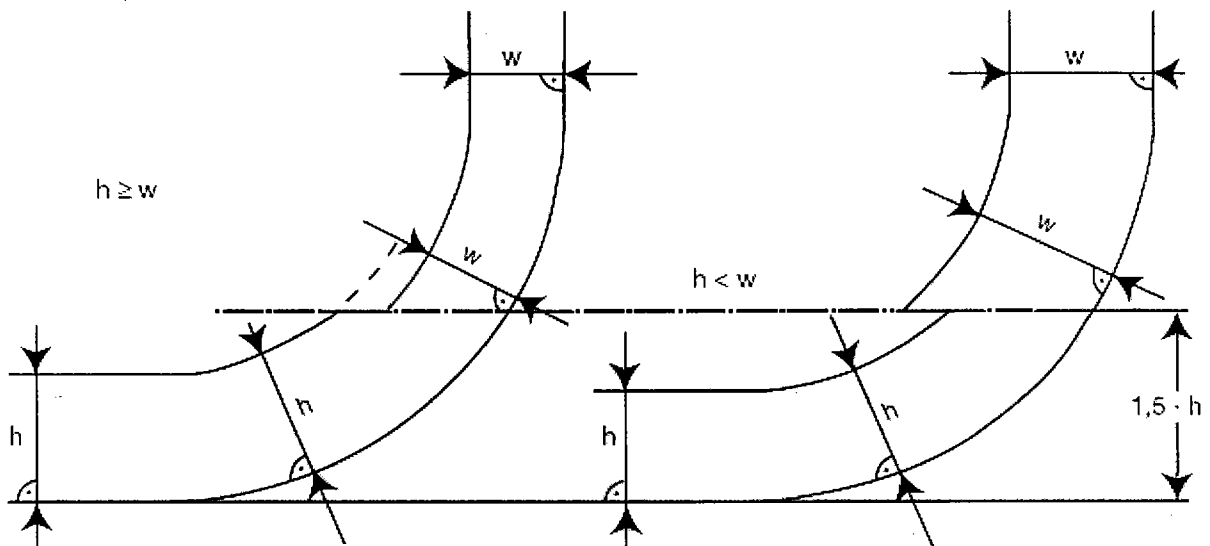
- .2 mit derart angeordneten Ladetanks versehen sein, dass das Fassungsvermögen jedes Ladetanks  $700 \text{ m}^3$  nicht überschreitet, es sei denn, die Seitentanks oder -räume sind nach Absatz 3.1 angeordnet und entsprechen folgendem Wert:

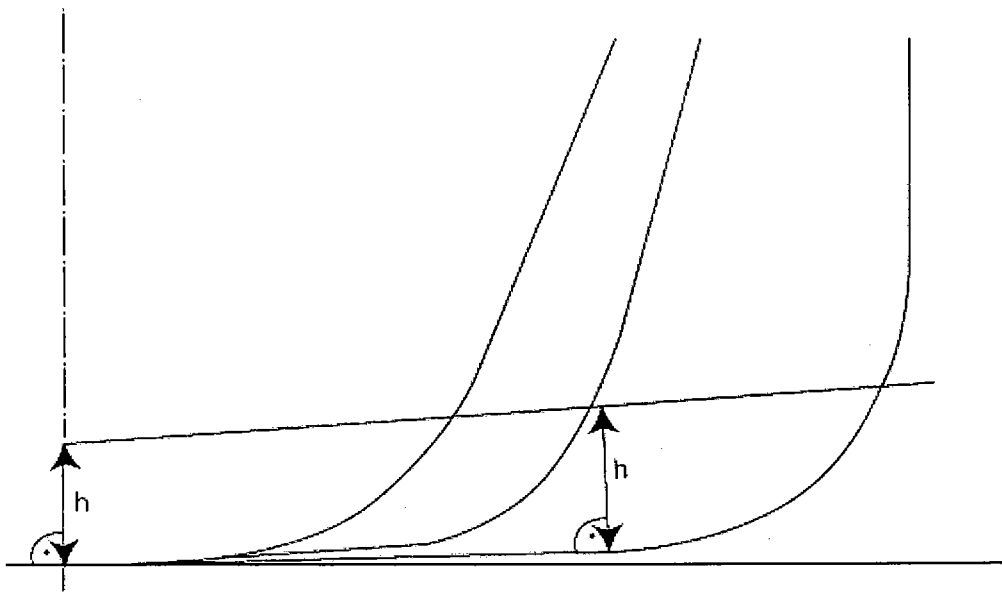
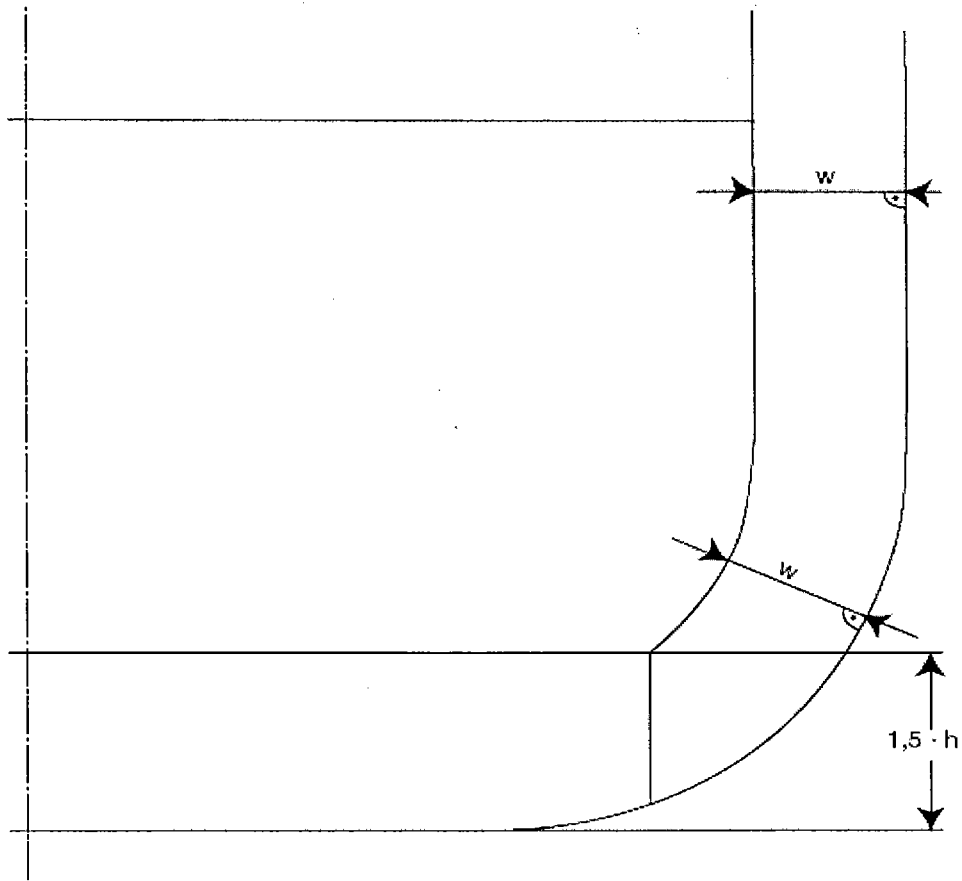
$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20000} \text{ (m)}$$

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

7 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 der jeweils geltenden 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.

8 Bei der Genehmigung des Entwurfs 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.





**Regel 20**

*Anforderungen an Doppelhüllen und Doppelböden von Öltankschiffen, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden sind*

- 1 Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist,
  - .1 findet diese Regel Anwendung auf Öltankschiffe von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.5 vor dem 1. Juli 1996 abgeliefert worden sind;
  - .2 findet diese Regel keine Anwendung auf Öltankschiffe, die den Regeln 19 und 28 bezüglich Regel 28 Absatz 6 entsprechen und die entsprechend Regel 1 Absatz 28.5 vor dem 1. Juli 1996 abgeliefert worden sind;
  - .3 findet diese Regel keine Anwendung auf Öltankschiffe, die unter Absatz 1.1 fallen und den Regeln 19 Absätze 3.1 und 3.2 oder Regel 19 Absatz 4 oder 5 entsprechen; allerdings brauchen die Vorschriften für die Mindestabstände zwischen den Begrenzungen der Ladetanks und der Schiffsseite sowie der Bodenbeplattung nicht in jeder Hinsicht erfüllt zu werden. In diesem Fall dürfen die seitlichen Schutzabstände nicht kleiner sein, als sie im Internationalen Chemikalienschiff-Code für die Ladetankanordnung von Typ 2-Schiffen festgelegt sind, und der Bodenschutzabstand auf der Mittellinie muss Regel 18 Absatz 15.2 entsprechen
  
- 2 Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:
  - .1 Der Ausdruck "schweres Dieselöl" bezeichnet andere Dieselöle als jene Destillatöle, von denen sich bei einer Prüfung nach dem von der Organisation anerkannten Verfahren mehr als 50 Volumenprozent bei einer Temperatur von bis zu 340 °C destillieren lassen.
  - .2 Der Ausdruck "Heizöl" bezeichnet schwere Destillatöle oder Rückstände von Rohöl oder Mischungen daraus, die als Brennstoff zur Erzeugung von Wärme oder Energie vorgesehen und von einer Qualität sind, die der von der Organisation anerkannten Spezifikation entspricht.
  
- 3 Im Sinne dieser Regel werden Öltankschiffe in folgende Kategorien eingeteilt:
  - .1 Der Ausdruck "Öltankschiffe der Kategorie 1" bezeichnet Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl oder Schmieröl als Ladung befördern, sowie von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die andere als die genannten Öle befördern und die nicht den Vorschriften für Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, entsprechen.
  - .2 Der Ausdruck "Öltankschiffe der Kategorie 2" bezeichnet Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl oder Schmieröl als Ladung befördern, sowie von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die andere als die genannten Öle befördern und die den Vorschriften für Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind, entsprechen.

- 3 Der Ausdruck "Öltankschiffe der Kategorie 3" bezeichnet Öltankschiffe, deren Tragfähigkeit bei 5 000 und mehr Tonnen, jedoch unterhalb der in den Absätzen 3.1 und 3.2 angegebenen liegt.

4 Ein Öltankschiff, auf das diese Regel Anwendung findet, muss der Regel 19 Absätze 2 bis 5, 7 und 8 und der Regel 28 bezüglich Absatz 6 spätestens am 5. April 2005 oder zum Jahrestag der Ablieferung des Schiffes an dem Tag oder in dem Jahr entsprechen, die in der nachstehenden Tabelle angegeben sind:

Öltankschiff-kategorie	Tag oder Jahr
Kategorie 1	5. April 2005 für Schiffe, die am 5. April 1982 oder früher abgeliefert worden sind 2005 für Schiffe, die nach dem 5. April 1982 abgeliefert worden sind
Kategorie 2 und Kategorie 3	5. April 2005 für Schiffe, die am 5. April 1977 oder früher abgeliefert worden sind 2005 für Schiffe, die nach dem 5. April 1977, aber vor dem 1. Januar 1978 abgeliefert worden sind 2006 für 1978 und 1979 abgelieferte Schiffe 2007 für 1980 und 1981 abgelieferte Schiffe 2008 für 1982 abgelieferte Schiffe 2009 für 1983 abgelieferte Schiffe 2010 für 1984 oder später abgelieferte Schiffe

5 Unbeschadet des Absatzes 4 gilt Folgendes: Im Fall eines Öltankschiffs der Kategorie 2 oder 3, das nur über Doppelböden oder Doppelwände verfügt, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich über die gesamte Ladetanklänge erstrecken, oder über Doppelhüllräume, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich über die gesamte Ladetanklänge erstrecken, das jedoch nicht die Voraussetzungen erfüllt, um von den Vorschriften des Absatzes 1.3 ausgenommen zu werden, kann die Verwaltung den Weiterbetrieb eines solchen Schiffes über den in Absatz 4 bestimmten Tag hinaus gestatten, vorausgesetzt, dass

- 1 das Schiff am 1. Juli 2001 im Dienst war;
- 2 sich die Verwaltung durch Überprüfung der amtlichen Unterlagen vergewissert hat, dass das Schiff die vorstehenden Bedingungen erfüllt;
- 3 die oben genannten Verhältnisse des Schiffes unverändert bleiben, und
- 4 der Weiterbetrieb nicht über den Tag hinaus fortgesetzt wird, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, das Alter von 25 Jahren erreicht.

6 Ein Öltankschiff der Kategorie 2 oder 3, das, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, 15 Jahre oder älter ist, muss dem vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt mit Entschlüsselung MEPC.94(46) angenommenen Zustandsbewertungsschema ("Condition Assessment Scheme") in seiner jeweils geltenden Fassung entsprechen, sofern diese Änderungen nach Artikel 16 dieses Übereinkommens betreffend die auf den Anhang zu einer Anlage

anzuwendenden Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam geworden sind.

7 Die Verwaltung kann den Weiterbetrieb eines Öltankschiffs der Kategorie 2 oder 3 über den in Absatz 4 bestimmten Zeitpunkt hinaus gestatten, falls aufgrund zufrieden stellender Ergebnisse des Zustandsbewertungsschemas gerechtfertigt ist, dass das Schiff nach Auffassung der Verwaltung für den weiteren Betrieb geeignet ist; allerdings darf der Betrieb nicht über den Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahre 2015 hinaus oder über den Tag hinaus fortgesetzt werden, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, das Alter von 25 Jahren erreicht, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

8 .1 Die Verwaltung einer Vertragspartei dieses Übereinkommens, die auf ein Schiff, das zum Führen seiner Flagge berechtigt ist, die Anwendung des Absatzes 5 gestattet oder aber die Anwendung des Absatzes 7 gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt, hat umgehend Einzelheiten darüber der Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit diese unterrichtet sind und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen treffen können.

.2 Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind berechtigt, Öltankschiffen, die

.1 nach Absatz 5 über den Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahre 2015 hinaus oder

.2 nach Absatz 7

in Betrieb sind, das Anlaufen von Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen unter ihrer Hoheitsgewalt zu verweigern. In solchen Fällen hat die betreffende Vertragspartei umgehend Einzelheiten darüber der Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit diese unterrichtet sind.

## **Regel 21**

*Verhütung der Ölverschmutzung durch Öltankschiffe, die Schweröl als Ladung befördern*

1 Diese Regel

- .1 findet unabhängig vom Tag der Ablieferung Anwendung auf Öltankschiffe von 600 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die Schweröl als Ladung befördern;
- .2 findet keine Anwendung auf Öltankschiffe, die unter Absatz 1.1 fallen und der Regel 19 Absätze 3.1 und 3.2 oder Regel 19 Absatz 4 oder 5 entsprechen; allerdings brauchen die Vorschriften für die Mindestabstände zwischen den Begrenzungen der Ladetanks und der Schiffsseite sowie der Bodenbeplattung nicht in jeder Hinsicht erfüllt zu werden. In diesem Fall dürfen die seitlichen Schutzabstände nicht kleiner sein, als sie im Internationalen Chemikalientankschiff-Code für die Ladetankanordnung von Typ 2-Schiffen festgelegt sind, und der Bodenschutzabstand auf der Mittellinie muss Regel 18 Absatz 15.2 entsprechen.

2 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck "Schweröl" eine der nachstehenden Stoffgruppen:

- .1 Rohöl mit einer Dichte bei 15 °C von mehr als 900 kg/m<sup>3</sup>;

- .2 Heizöl entweder mit einer Dichte bei 15 °C von mehr als 900 kg/m<sup>3</sup> oder mit einer kinematischen Viskosität bei 50 °C von mehr als 180 mm<sup>2</sup>/s; oder
- .3 Bitumen, Teer und ihre Emulsionen.

3 Öltankschiffe, auf welche diese Regel Anwendung findet, müssen zusätzlich zu den einschlägigen Vorschriften der Regel 20 deren Absätzen 4 bis 8 entsprechen.

4 Vorbehaltlich der Absätze 5, 6 und 7 müssen Öltankschiffe, auf die diese Regel Anwendung findet,

- .1 bei 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit spätestens am 5. April 2005 den Vorschriften der Regel 19 entsprechen, oder
- .2 bei 600 und mehr, jedoch weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit spätestens am Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahre 2008 über Doppelbodentanks oder Doppelbodenräume verfügen, die der Regel 19 Absatz 6.1 entsprechen, sowie über Seitentanks oder Seitenräume, die nach Regel 19 Absatz 3.1 angeordnet sind und der Vorschrift über den Abstand w gemäß Regel 19 Absatz 6.2 entsprechen.

5 Im Falle eines Öltankschiffs von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das Schweröl als Ladung befördert und nur über Doppelböden oder Doppelwände verfügt, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich über die gesamte Ladetanklänge erstrecken, oder über Doppelhüllenräume, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich über die gesamte Ladetanklänge erstrecken, das jedoch nicht die Voraussetzungen erfüllt, um von den Vorschriften des Absatzes 1.2 ausgenommen zu werden, kann die Verwaltung den Weiterbetrieb eines solchen Schiffes über den in Absatz 4 bestimmten Tag hinaus gestatten, vorausgesetzt, dass

- .1 das Schiff am 4. Dezember 2003 im Dienst war;
- .2 sich die Verwaltung durch Überprüfung der amtlichen Unterlagen vergewissert hat, dass das Schiff die vorstehenden Bedingungen erfüllt;
- .3 die oben genannten Verhältnisse des Schiffes unverändert bleiben, und
- .4 der Weiterbetrieb nicht über den Tag hinaus fortgesetzt wird, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, das Alter von 25 Jahren erreicht.

- 6 .1 Die Verwaltung kann den Weiterbetrieb eines Öltankschiffs von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das Schweröl mit einer Dichte bei 15 °C von mehr als 900 kg/m<sup>3</sup>, jedoch von weniger als 945 kg/m<sup>3</sup> befördert, über den in Absatz 4.1 bestimmten Tag hinaus gestatten, falls aufgrund zufriedener Ergebnisse des in Regel 20 Absatz 6 genannten Zustandsbewertungsschemas gerechtfertigt ist, dass das Schiff nach Auffassung der Verwaltung unter Berücksichtigung der Größe, des Alters, des Einsatzgebiets und des baulichen Zustands des Schiffes für den weiteren Betrieb geeignet ist, sofern der Betrieb nicht über den Tag hinaus fortgesetzt wird, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, das Alter von 25 Jahren erreicht.
- .2 Die Verwaltung kann den Weiterbetrieb eines Öltankschiffs von 600 und mehr, jedoch weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, das Schweröl als Ladung befördert,

über den in Absatz 4.2 bestimmten Tag hinaus gestatten, falls das Schiff nach Auffassung der Verwaltung unter Berücksichtigung der Größe, des Alters, des Einsatzgebiets und des baulichen Zustands des Schiffes für den weiteren Betrieb geeignet ist, sofern der Betrieb nicht über den Tag hinaus fortgesetzt wird, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, das Alter von 25 Jahren erreicht.

- 7 Die Verwaltung einer Vertragspartei dieses Übereinkommens kann ein Öltankschiff von 600 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das Schweröl als Ladung befördert, von der Einhaltung dieser Regel befreien, wenn das Öltankschiff
- .1 entweder auf Reisen ausschließlich innerhalb eines Gebiets unter ihrer Hoheitsgewalt eingesetzt ist oder als innerhalb eines Gebiets unter ihrer Hoheitsgewalt gelegene schwimmende Lagerplattform für Schweröl betrieben wird;
  - .2 entweder auf Reisen ausschließlich innerhalb eines Gebiets unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei eingesetzt ist oder als innerhalb eines Gebiets unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei gelegene schwimmende Lagerplattform für Schweröl betrieben wird; allerdings muss die Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich das Öltankschiff betrieben werden wird, dem Betrieb des Öltankschiffs innerhalb des Gebiets unter ihrer Hoheitsgewalt zustimmen.
- 8 .1 Die Verwaltung einer Vertragspartei dieses Übereinkommens, die auf ein Schiff, das zum Führen ihrer Flagge berechtigt ist, die Anwendung des Absatzes 5, 6 oder 7 gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt, hat umgehend Einzelheiten darüber der Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit diese unterrichtet sind und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen treffen können.
- .2 Vorbehaltlich völkerrechtlicher Bestimmungen sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens berechtigt, Öltankschiffen, die nach Absatz 5 oder 6 in Betrieb sind, das Anlaufen von Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen unter ihrer Hoheitsgewalt oder den Umschlag von Schweröl von Schiff zu Schiff in Gebieten unter ihrer Hoheitsgewalt zu verweigern, es sei denn, dies ist zur Gewährleistung der Sicherheit eines Schiffes oder zur Rettung von Menschenleben auf See notwendig. In solchen Fällen hat die betreffende Vertragspartei unverzüglich der Organisation Einzelheiten darüber zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit diese unterrichtet sind.

## **Regel 22**

### *Schutz des Pumpenraumbodens*

- 1 Diese Regel gilt für Öltankschiffe von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder nach dem 1. Januar 2007 gebaut worden sind.
- 2 Der Pumpenraum muss mit einem Doppelboden so versehen sein, dass an jedem Querschnitt jeder Doppelbodentank oder -raum so hoch ist, dass der rechtwinklig zur Basislinie des Schiffes gemessene Abstand  $h$  zwischen dem Boden des Pumpenraums und der Basislinie des Schiffes 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.

3 Bei Pumpenräumen, deren Bodenbeplattung mindestens so hoch oberhalb der Basislinie angeordnet ist wie die nach Absatz 2 vorgeschriebene Mindesthöhe (z. B. Gondel-Heckbauarten), besteht keine Notwendigkeit, im Bereich des Pumpenraums eine Doppelbodenkonstruktion vorzusehen.

4 Ballastpumpen müssen mit geeigneten Vorrichtungen versehen sein, um ein wirksames Absaugen aus den Doppelbodentanks sicherzustellen.

5 Ungeachtet der Absätze 2 und 3 braucht ein Doppelboden nicht eingebaut zu sein, wenn die Flutung des Pumpenraums das Ballast- oder Ladepumpensystem nicht außer Betrieb setzen würde.

### Regel 23

#### *Unfallbedingte Ölausflussmerkmale*

1 Diese Regel gilt für Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.8 am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert werden.

2 Im Sinne dieser Regel gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- .1 "Freibordtiefgang ( $d_S$ )" ist der senkrechte Abstand in Meter auf halber Länge von Oberkante Kiel bis zu der Wasserlinie, die dem Sommerfreibord entspricht, der dem Schiff erteilt worden ist. Ungeachtet erteilter Tiefgänge, die größer als  $d_S$  sein können, wie z. B. bei der Tropenlademarke, sind zu dieser Regel gehörende Berechnungen auf der Grundlage des Tiefgangs  $d_S$  durchzuführen.
- .2 "Wasserlinie ( $d_B$ )" liegt in Höhe des senkrechten Abstands in Meter auf halber Länge von Oberkante Kiel bis zu der Wasserlinie, die 30 v. H. der Seitenhöhe  $D_S$  entspricht.
- .3 "Breite ( $B_S$ )" ist die größte in Höhe oder unterhalb der tiefsten Ladelinie  $d_S$  auf Mallkante gemessene Breite des Schiffes in Meter.
- .4 "Breite ( $B_B$ )" ist die größte in Höhe oder unterhalb der Wasserlinie  $d_B$  auf Mallkante gemessene Breite des Schiffes in Meter.
- .5 "Seitenhöhe ( $D_S$ )" ist die an der Seite auf halber Länge bis zum Oberdeck auf Mallkante gemessene Höhe in Meter.
- .6 "Länge (L)" und "Tragfähigkeit (DW)" sind die in den Regeln 1 Absatz 19 bzw. 23 aufgeführten Ausdrücke.

3 Um einen ausreichenden Schutz gegen Ölverschmutzung im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Strandung zu gewährleisten, müssen die folgenden Bedingungen eingehalten werden:

- .1 Bei Öltankschiffen von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit (DWT) muss der mittlere Ölausfluss-Parameter wie folgt sein:

$$O_M \leq 0,015$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200\,000) (400\,000 - C)$$

$$\text{bei } C \leq 200\,000 \text{ m}^3,$$

$$\text{bei } 200\,000 \text{ m}^3 < C < 400\,000 \text{ m}^3,$$

$$O_M \leq 0,012$$

$$\text{bei } C \geq 400\,000 \text{ m}^3,$$

bei Tank-Massengutschiffen zwischen 5 000 Tonnen Tragfähigkeit (DWT) und 200 000 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen kann der mittlere Ölausfluss-Parameter angewendet werden, sofern der Verwaltung zufrieden stellende Berechnungen vorgelegt werden, die nachweisen, dass das Tank-Massengutschiff unter Berücksichtigung seiner erhöhten baulichen Festigkeit mindestens eine gleichwertige Ölausflusseigenschaft hat wie ein Doppelhüllen-Standardtankschiff gleicher Größe mit einem Wert von  $O_M \leq 0,015$ .

$$O_M \leq 0,021$$

$$\text{bei } C \leq 100\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100\,000) (200\,000 - C)$$

$$\text{bei } 100\,000 \text{ m}^3 < C \leq 200\,000 \text{ m}^3$$

Hierbei bedeuten:

$O_M$  = mittlerer Ölausfluss-Parameter,

$C$  = Gesamtvolumen der Ölladung in m<sup>3</sup>, bei 98 v. H. Tankfüllung.

.2 Bei Öltankschiffen von weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit (DWT):

Die Länge jedes Ladetanks darf 10 m oder einen der folgenden Werte nicht überschreiten, je nachdem, welcher Wert größer ist,

.1 wenn kein Längsschott innerhalb des Ladetanks vorgesehen ist:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L, \quad \text{aber nicht größer als } 0,2 L,$$

.2 wenn ein Mittellängsschott innerhalb des Ladetanks vorgesehen ist:

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

.3 wenn zwei oder mehr Längsschotts innerhalb des Ladetanks vorgesehen sind:

.1 bei Seitentanks:  $0,2 L$

.2 bei Mitteltanks:

.1 wenn  $\frac{b_i}{B} \geq 0,2$ :  $0,2 L$

.2 wenn  $\frac{b_i}{B} < 0,2$ :

– wenn kein Mittellängsschott vorgesehen ist:

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

– wenn ein Mittellängsschott vorgesehen ist:

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

- .4  $b_i$  ist der Mindestabstand von der Schiffsseite bis zum äußeren Längsschott des in Frage kommenden Tanks, innen gemessen im rechten Winkel zur Mittellinie in der Höhe, die dem erteilten Sommerfreibord entspricht.

4 Bei der Berechnung des mittleren Ölausfluss-Parameters sind die folgenden allgemeinen Annahmen anzuwenden:

- .1 Die Länge des Ladeblocks erstreckt sich vom vorderen bis zum hinteren Ende aller Tanks, die für die Beförderung von Ölladung eingerichtet sind, einschließlich der Sloptanks.
- .2 Verweist diese Regel auf Ladetanks, so ist darunter zu verstehen, dass alle Ladetanks, Sloptanks und Brennstofftanks einbezogen sind, die innerhalb der Länge des Ladeblocks liegen.
- .3 Es wird angenommen, dass das Schiff ohne Trimm oder Krängung bis zum Freibordtiefgang  $d_s$  beladen ist.
- .4 Bei allen Ölladetanks wird angenommen, dass sie bis zu 98 v. H. ihres Volumeninhalts beladen sind. Die nominelle Dichte des Ladeöls ( $\rho_n$ ) ist wie folgt zu berechnen:

$$\rho_n = 1000 (DWT)/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5 Im Sinne dieser Ausfluss-Berechnungen wird die Flutbarkeit jedes Raumes innerhalb des Ladeblocks einschließlich der Ladetanks, Ballasttanks und sonstiger nicht für Öl vorgesehener Räume mit 0,99 angenommen, sofern nicht anderweitig nachgewiesen.
- .6 Lenzbrunnen können bei der Bestimmung der Lage des Tanks außer Acht gelassen werden, sofern solche Lenzbrunnen so klein wie praktisch durchführbar sind und der Abstand zwischen dem Boden des Lenzbrunnens und der Bodenbeplattung nicht weniger als 0,5 h beträgt, wobei h die in Regel 19 Absatz 3.2 definierte Höhe ist.

5 Die folgenden Annahmen werden zu Grunde gelegt, wenn die Ölausfluss-Parameter zusammengefasst werden:

- .1 Der mittlere Ölausfluss ist einerseits für eine Seitenbeschädigung und andererseits für eine Bodenbeschädigung zu berechnen und dann in dem dimensionslosen Ölausfluss-Parameter  $O_M$  wie folgt zusammenzufassen:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

Hierbei bedeuten:

- $O_{MS}$  = mittlerer Ausfluss bei Seitenbeschädigung in  $m^3$ , und  
 $O_{MB}$  = mittlerer Ausfluss bei Bodenbeschädigung in  $m^3$ .

- .2 Bei Bodenbeschädigung ist der mittlere Ölausfluss für einen Tidenstand von 0 m und von minus 2,5 m getrennt durchzuführen und dann wie folgt zusammenzufassen:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

Hierbei bedeuten:

$O_{MB(0)}$  = mittlerer Ausfluss für 0 m Tidenstand in  $m^3$ , und

$O_{MB(2,5)}$  = mittlerer Ausfluss für minus 2.5 m Tidenstand in  $m^3$ .

- 6 Der mittlere Ölausfluss bei Seitenbeschädigung  $O_{MS}$  ist wie folgt zu berechnen:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

Hierbei bedeuten:

$i$  = repräsentiert jeden zu betrachtenden Ladetank,

$n$  = Gesamtanzahl der Ladetanks,

$P_{S(i)}$  = die Wahrscheinlichkeit des Durchdringens des Ladetank  $i$  infolge Seitenbeschädigung, berechnet entsprechend Absatz 8.1,

$O_{S(i)}$  = der Ausfluss in  $m^3$  infolge Seitenbeschädigung aus dem Ladetank  $i$ , bei dem das Gesamtvolumen im Ladetank  $i$  mit 98 v. H. Füllung angenommen wird, sofern nicht durch die Anwendung der in Regel 19 Absatz 5 genannten Richtlinien nachgewiesen wird, dass eine erhebliche Ladungsmenge zurückbehalten wird, und

$C_3$  = 0,77 für Schiffe, die innerhalb der Ladetanks zwei Längsschotte haben, sofern diese Schotte durchgehend sind über die Länge des Ladeblocks und  $P_{S(i)}$  nach dieser Regel ermittelt wird.  $C_3$  ist gleich 1,0 bei allen anderen Schiffen oder wenn  $P_{S(i)}$  nach Absatz 10 ermittelt wird.

- 7 Der mittlere Ölausfluss bei Bodenbeschädigung ist für jeden Tidenstand wie folgt zu berechnen:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

Hierbei bedeuten:

$i$  = repräsentiert jeden zu betrachtenden Ladetank,

$n$  = Gesamtanzahl der Ladetanks,

$P_{B(i)}$  = die Wahrscheinlichkeit des Durchdringens des Ladetanks  $i$  infolge Bodenbeschädigung, berechnet entsprechend Absatz 9.1,

$O_{B(i)}$  = der Ausfluss in  $m^3$  aus dem Ladetank  $i$ , berechnet nach Absatz 7.3, und

$C_{DB(i)}$  = Faktor für die Berücksichtigung von eingeschlossenem Öl entsprechend Absatz 7.4.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

Hierbei bedeuten:

$i, n, P_{B(i)}$  und  $C_{DB(i)}$  = wie in vorstehendem Absatz 7.1 angegeben,

$O_{B(i)}$  = der Ausfluss in  $m^3$  aus dem Ladetank  $i$ , nach dem Tidenwechsel.

.3 Der Ölausfluss  $O_{B(i)}$  für jeden Ölladetank ist auf der Grundlage des Druckausgleichprinzips entsprechend der folgenden Annahmen zu berechnen:

.1 Das gestrandete Schiff ist mit Null Trimm und Krängung anzunehmen, mit dem Strandungs-Tiefgang vor dem Tidenwechsel, der dem Freibordtiefgang ( $d_s$ ) entspricht.

.2 Die Ladungshöhe ist nach der Beschädigung wie folgt zu berechnen:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

Hierbei bedeuten:

$h_c$  = Die Höhe der Ladung oberhalb von  $Z_l$  in m,

$t_c$  = der Tidenwechsel in m. Abnahmen der Tide sind als negative Werte auszudrücken,

$Z_l$  = die Höhe des niedrigsten Punktes im Ladetank oberhalb der Basislinie in m,

$\rho_s$  = die Dichte des Seewassers, angenommen mit  $1,025 \text{ kg/m}^3$ ,

$p$  = falls ein Inertgassystem vorgesehen ist, der normale Überdruck in kPa, der mit mindestens 5 kPa anzunehmen ist;  
falls kein Inertgassystem vorgesehen ist, kann der Überdruck mit 0 kPa angenommen werden,

$g$  = Erdbeschleunigung, angenommen mit  $9,81 \text{ m/s}^2$ , und

$\rho_n$  = die nominelle Dichte des Ladeöls, berechnet entsprechend Absatz 4.4.

.3 Bei Ladetanks, die durch die Bodenbeplattung begrenzt sind, sofern nicht anderweitig nachgewiesen, ist der Ölausfluss  $O_{B(i)}$  mit mindestens 1 v. H. des gesamten Volumens des im Ladetank  $i$  geladenen Ladeöls anzunehmen, um anfängliche Austausch-Verluste und dynamische Wirkungen auf Grund von Strömung und Wellen zu berücksichtigen.

.4 Bei einer Bodenbeschädigung kann ein Teil des Ausflusses aus einem Ladetank in nicht für Öl vorgesehenen Abteilungen eingeschlossen werden. Dieser Effekt wird durch die Verwendung des Faktors  $C_{DB(i)}$  für jeden Tank angeglichen, der wie folgt anzunehmen ist:

$C_{DB(i)}$  = 0,6 bei Ladetanks, die von unten durch nicht für Öl vorgesehene Räume begrenzt sind,

$C_{DB(i)}$  = 1,0 bei Ladetanks, die durch die Bodenbeplattung begrenzt sind.

8 Die Wahrscheinlichkeit  $P_s$  einer Verletzung einer Abteilung durch eine Seitenbeschädigung ist wie folgt zu berechnen:

.1  $P_s = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

Hierbei bedeuten:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} =$  Die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung in den Längsbereich ausdehnen wird, der von  $X_a$  und  $X_f$  begrenzt wird,

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung in den senkrechten Bereich ausdehnen wird, der von  $Z_l$  und  $Z_u$  begrenzt wird, und

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung in Querrichtung über die durch  $y$  definierte Begrenzung hinaus ausdehnen wird.

- .2 Die Werte  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Sl}$ ,  $P_{Su}$  und  $P_{Sy}$  sind durch lineare Interpolation aus der in Absatz 8.3 aufgeführten Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Seitenschäden zu bestimmen, hierbei bedeuten:

$P_{Sa} =$  Die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig hinter der Stelle  $X_a/L$  liegen wird,

$P_{Sf} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig vor der Stelle  $X_f/L$  liegen wird,

$P_{Sl} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig unterhalb des Tanks liegen wird,

$P_{Su} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig oberhalb des Tanks liegen wird, und

$P_{Sy} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig außerhalb des Tanks liegen wird.

Die Abteilungsbegrenzungen  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  und  $y$  sind wie folgt zu ermitteln:

$X_a =$  Der Längsabstand vom hinteren Ende von  $L$  bis zum hintersten Punkt der betreffenden Abteilung in Meter,

$X_f =$  der Längsabstand vom hinteren Ende von  $L$  bis zum vordersten Punkt der betreffenden Abteilung in Meter,

$Z_l =$  der senkrechte Abstand von Oberkante Kiel bis zum tiefsten Punkt der betreffenden Abteilung in Meter,

$Z_u =$  der senkrechte Abstand von Oberkante Kiel bis zum höchsten Punkt der betreffenden Abteilung in Meter;  $Z_u$  darf nicht größer sein als  $D_s$ , und

$Y =$  der waagerechte im rechten Winkel zur Mittellinie gemessene Mindestabstand zwischen der betreffenden Abteilung und der Seitenbeplattung in Meter.

## 3 Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Seitenschäden

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_s$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

$P_{Sy}$  ist wie folgt zu berechnen:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{bei } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{bei } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{bei } y/B_s \geq 0,1$$

$P_{Sy}$  darf nicht größer sein als 1.

9 Die Wahrscheinlichkeit  $P_B$  einer Verletzung einer Abteilung durch eine Bodenbeschädigung ist wie folgt zu berechnen:

$$.1 \quad P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

Hierbei bedeuten:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} =$  Die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung in den Längsbereich ausdehnen wird, der von  $X_a$  und  $X_f$  begrenzt wird,

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung in den Querbereich ausdehnen wird, der von  $Y_p$  und  $Y_s$  begrenzt wird, und

$P_{BV} = 1 - P_{Bz} =$  die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Beschädigung senkrecht über die durch  $z$  definierte Begrenzung hinaus ausdehnen wird.

.2 Die Werte  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$ ,  $P_{Bs}$ , und  $P_{Bz}$  sind durch lineare Interpolation aus der in Absatz 9.3 aufgeführten Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Bodenschäden zu bestimmen, hierbei bedeuten:

- $P_{Ba}$  = Die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig hinter der Stelle  $X_a/L$  liegen wird,  
 $P_{Bf}$  = die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig vor der Stelle  $X_f/L$  liegen wird,  
 $P_{Bp}$  = die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig auf der Backbordseite des Tanks liegen wird,  
 $P_{Bs}$  = die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig auf der Steuerbordseite des Tanks liegen wird, und  
 $P_{Bz}$  = die Wahrscheinlichkeit, dass die Beschädigung vollständig unterhalb des Tanks liegen wird.

Die Abteilungsbegrenzungen  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  und  $z$  sind wie folgt zu ermitteln:

$X_a$  und  $X_f$  wie in Absatz 8.2 angegeben,

$Y_p$  = der Querabstand von dem am weitesten nach backbord in oder unter der Wasserlinie  $d_B$  liegenden Punkt der Abteilung bis zu einer senkrechten Ebene, die bei  $B_B/2$  nach steuerbord von der Mittellinie des Schiffes aus liegt, in Meter,

$Y_s$  = der Querabstand von dem am weitesten nach steuerbord in oder unter der Wasserlinie  $d_B$  liegenden Punkt der Abteilung bis zu einer senkrechten Ebene, die bei  $B_B/2$  nach steuerbord von der Mittellinie des Schiffes aus liegt, in Meter, und

$z$  = der Mindestwert  $z$  über der Länge der Abteilung, wobei an irgendeiner Stelle auf der Länge  $z$  der senkrechte Abstand vom unteren Punkt der Bodenbeplattung an dieser Stelle auf der Länge bis zum unteren Punkt der Abteilung dieser Stelle auf der Länge ist, in Meter.

### 3 Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Bodenschäden

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

$P_{Bz}$  ist wie folgt zu berechnen:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_S) (z/D_S)$$

bei  $z/D_S \leq 0,1$ ,



$$P_{Bz} = 0,78 + 11 (z/D_s - 0,1)$$

bei  $z/D_s > 0,1$ .

$P_{Bz}$  darf nicht größer sein als 1.

- 10 Diese Regel verwendet ein vereinfachtes probabilistisches Verfahren, bei dem eine Summierung über die Beiträge des mittleren Ausflusses aus jedem Ladetank durchgeführt wird. Bei bestimmten Bauarten wie z. B. jene, die durch das Auftreten von Stufen bzw. Nischen an Schotten bzw. Decks und bei geneigten Schotten und/oder eine betonte Schiffskörperrundung gekennzeichnet sind, kann eine detailliertere Berechnung angebracht sein. In einem solchen Fall kann eines der folgenden Berechnungsverfahren angewendet werden:
- .1 Die Wahrscheinlichkeiten nach den Absätzen 8 und 9 können durch Verwendung hypothetischer Unterabteilungen mit mehr Genauigkeit berechnet werden.
  - .2 Die Wahrscheinlichkeiten nach den Absätzen 8 und 9 können durch unmittelbare Anwendung der in den Richtlinien enthaltenen Wahrscheinlichkeits-Verteilungsdichtefunktionen berechnet werden; die Richtlinien sind in Regel 19 Absatz 5 angegeben.
  - .3 Die Ölausflussmerkmale können nach der in den Richtlinien beschriebenen Methode bewertet werden; die Richtlinien sind in Regel 19 Absatz 5 angegeben.
- 11 Bei Rohrleitungseinrichtungen finden die folgenden Bestimmungen Anwendung:
- .1 In Rohrleitungen, die durch Ladetanks in einem Abstand von weniger als  $0,30 D_s$  von der Seite des Schiffes oder weniger als  $0,30 B_s$  vom Boden des Schiffes geführt sind, müssen Ventile oder sonstige ähnliche Absperrvorrichtungen an der Stelle eingebaut sein, an der sie zum Laderaum hin öffnen. Diese Ventile müssen auf See jederzeit geschlossen gehalten werden, wenn die Tanks Ladeöl enthalten; sie dürfen nur ausnahmsweise für Ladungsumladung geöffnet sein, die für wichtige Ladungsvorgänge erforderlich ist.
  - .2 Eine Verringerung des Ölausflusses durch die Verwendung eines Notschnellumladungssystems oder eines anderen Systems, das zur Herabsetzung des Ölausflusses im Fall eines Unfalls vorgesehen ist, kann nur berücksichtigt werden, nachdem die Wirksamkeit und die Sicherheitsaspekte des Systems von der Organisation genehmigt sind. Ein Antrag auf Genehmigung ist entsprechend den in Regel 19 Absatz 5 angegebenen Richtlinien einzureichen.

## **Regel 24**

### **Angenommene Beschädigungen**

1 Zur Berechnung des mutmaßlichen Ölausflusses aus Öltankschiffen werden entsprechend den Regeln 25 und 26 drei Dimensionen eines Parallelepipedes für die Größe der Beschädigung an der Seite und am Boden des Schiffes wie folgt angenommen. Bei Beschädigungen des Bodens werden zwei Voraussetzungen unterstellt, die für den jeweiligen Bereich des Öltankschiffs gelten.

## .1 Beschädigung der Seite

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Längsausdehnung ( $l_c$ )  | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ , jedoch nicht mehr als 14,5 m |
| 2 | Querausdehnung ( $t_c$ )<br>(innerhalb der Schiffsseiten<br>rechtwinklig zur Mittellinie in<br>Höhe des festgesetzten<br>Sommerfreibords gemessen) | $\frac{B}{5}$ , jedoch nicht mehr als 11,5 m                                |
| 3 | senkrechte Ausdehnung ( $v_c$ )  | von der Basislinie aufwärts ohne<br>Begrenzung                              |

## .2 Beschädigung des Bodens

	für 0,3 L vom vorderen Lot des Schiffes	für jeden anderen Teil des Schiffes
1	Längsausdehnung ( $l_c$ )	$\frac{L}{10}$ , jedoch nicht mehr als 5 m
2	Querausdehnung ( $t_c$ )	$\frac{B}{6}$ , jedoch nicht mehr als 10 m und nicht weniger als 5 m
3	Senkrechte Aus- dehnung von der Basislinie ( $v_s$ )	$\frac{B}{15}$ , jedoch nicht mehr als 6 m

2 Wo die in dieser Regel enthaltenen Symbole in diesem Kapitel erscheinen, haben sie die in dieser Regel festgelegte Bedeutung.

**Regel 25***Hypothetischer Ölausfluss*

1 Der hypothetische Ölausfluss im Fall eines Seitenschadens ( $O_c$ ) und eines Bodenschadens ( $O_s$ ) wird nach den folgenden Formeln für die Räume berechnet, die durch eine Beschädigung in dem in Regel 24 festgelegten Ausmaß an allen nur möglichen Stellen entlang der Schiffslänge betroffen werden.

## .1 Bei Seitenschaden:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

## .2 bei Bodenschaden:

$$O_s = 1/3 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

Hierbei bedeuten:

$W_i$  = Rauminhalt eines Seitentanks in  $m^3$ , der durch die in Regel 24 festgelegte Beschädigung betroffen wird; für einen Tank für getrennten Ballast kann  $W_i$  gleich Null gesetzt werden;

$C_i$  = Rauminhalt eines Mitteltanks in  $m^3$ , der durch die in Regel 24 festgelegte Beschädigung betroffen wird; für einen Tank für getrennten Ballast kann  $C_i$  gleich Null gesetzt werden;

$K_i$  =  $1 - b_i/t_c$ , wenn  $b_i$  gleich oder größer ist als  $t_c$ , wird  $K_i$  gleich Null gesetzt;

$Z_i$  =  $1 - h_i/v_s$ , wenn  $h_i$  gleich oder größer ist als  $v_s$ , wird  $Z_i$  gleich Null gesetzt;

$b_i$  = Breite des betreffenden Seitentanks in m, gemessen von Innenkante Beplattung im rechten Winkel zur Mittellinie in Höhe des erteilten Sommerfreibords;

$h_i$  = geringste Höhe des betreffenden Doppelbodens in m; ist kein Doppelboden vorhanden, so wird  $h_i$  gleich Null gesetzt.

Wo die in diesem Absatz enthaltenen Symbole in diesem Kapitel erscheinen, haben sie die in dieser Regel festgelegte Bedeutung.

2 Liegt ein Leerraum oder Tank für getrennten Ballast mit einer Länge unter  $l_c$  nach Regel 24 zwischen Seitentanks für Öl, so kann der Wert von  $O_c$  in Formel (I) so berechnet werden, dass als Rauminhalt  $W_i$  der tatsächliche Rauminhalt eines dieser Tanks (wenn sie von gleicher Größe sind) oder des kleineren der beiden Tanks (wenn sie von unterschiedlicher Größe sind), die an einen solchen Raum angrenzen, eingesetzt und mit dem unten erläuterten Wert  $S_i$  multipliziert wird, wobei für alle anderen von diesem Zusammenstoß betroffenen Seitentanks der tatsächliche Gesamtrauminhalt einzusetzen ist.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

Hierbei ist  $l_i$  = Länge des betreffenden Leerraums oder Tanks für getrennten Ballast in m.

- 3
- .1 Wenn in den darüber liegenden Tanks Ladung befördert wird, dürfen nur solche Doppelbodentanks berücksichtigt werden, die entweder leer oder mit sauberem Wasser gefüllt sind.
  - .2 Wenn sich der Doppelboden nicht über die ganze Länge und Breite des betreffenden Tanks erstreckt, wird der Doppelboden als nicht vorhanden angesehen, und der Rauminhalt der Tanks über dem Bereich der Beschädigung des Bodens wird in die Formel (II) auch dann eingesetzt, wenn angenommen wird, dass der Tank wegen des teilweise vorhandenen Doppelbodens nicht beschädigt ist.
  - .3 Lenzbrunnen können bei der Bestimmung des Wertes  $h_i$  außer Acht gelassen werden, sofern sie keine übertrieben große Grundfläche und eine möglichst geringe Tiefe unterhalb des Tanks haben, die nicht mehr als die halbe Doppelbodenhöhe betragen darf. Ist die Tiefe eines solchen Brunnens größer als die Hälfte der Doppelbodenhöhe, so wird  $h_i$  gleich der um die Tiefe des Brunnens verminderten Doppelbodenhöhe gesetzt.

An diese Brunnen angeschlossenen Rohrleitungen müssen, wenn sie innerhalb des Doppelbodens liegen, mit Ventilen oder anderen Absperrrichtungen an der Verbindungsstelle zu dem dazugehörigen Tank versehen sein, um einen Ölausfluss zu

vermeiden, falls die Rohrleitungen beschädigt werden. Diese Rohrleitungen müssen so hoch wie möglich über dem Schiffsboden angebracht sein. Die Ventile sind auf See jederzeit, wenn der Tank Ölladung enthält, geschlossen zu halten; sie dürfen nur für das für das Trimmen des Schiffes erforderliche Umpumpen von Ladung geöffnet werden.

4 Werden bei einer Beschädigung des Bodens gleichzeitig vier Mittel tanks beschädigt, so kann der Wert  $O_s$  nach folgender Formel berechnet werden:

$$O_s = 1/4 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad \text{(III)}$$

5 Die Verwaltung kann eine fest eingebaute Einrichtung zum Umpumpen der Ladung als ein Mittel zur Verminderung des Ölausflusses im Fall einer Beschädigung des Bodens annehmen, wenn diese in jedem Ladetank einen Not-Hochsauger hat, der geeignet ist, aus einem oder mehreren beschädigten Tanks in Tanks für getrennten Ballast oder verfügbare Ladetanks umzupumpen, sofern sichergestellt ist, dass diese Tanks ausreichenden Freiraum haben. Diese Annahme gilt nur, wenn innerhalb von zwei Stunden eine Ölmenge umgepumpt werden kann, die der Hälfte des Inhalts des größten beschädigten Tanks entspricht, und dass eine entsprechende Aufnahmefähigkeit in Ballast- oder Ladetanks vorhanden ist. Darüber hinaus ist die Annahme darauf beschränkt, den Wert  $O_s$  nach der Formel (III) zu berechnen. Die Rohrleitungen für solche Sauger müssen mindestens in einer Höhe angebracht sein, die nicht geringer ist als die Höhe der Beschädigung des Bodens  $v_s$ . Die Verwaltung wird der Organisation zur Weiterleitung an die anderen Vertragsparteien Angaben über die Einrichtungen übermitteln, die sie anerkannt hat.

6 Diese Regel gilt nicht für Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.8 am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert werden.

## **Regel 26**

### *Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks*

1 Sofern nicht Absatz 7 etwas anderes bestimmt, müssen folgende Schiffe dieser Regel entsprechen:

- .1 jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist, und
- .2 jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist und in eine der folgenden Gruppen fällt,
  - .1 ein Tankschiff, dessen Ablieferungsdatum nach dem 1. Januar 1977 liegt, oder
  - .2 ein Tankschiff, auf das beide folgenden Bedingungen anwendbar sind:
    - .1 das Ablieferungsdatum liegt nicht später als am 1. Januar 1977, und
    - .2 der Bauvertrag ist nach dem 1. Januar 1974 geschlossen worden, oder – falls zuvor kein Bauvertrag geschlossen wurde – der Kiel ist nach dem 30. Juni 1974 gelegt worden bzw. das Tankschiff befindet sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand.

2 Die Ladetanks von Öltankschiffen müssen von solcher Größe und so angeordnet sein, dass der nach Regel 25 berechnete hypothetische Ausfluss  $O_c$  oder  $O_s$  an jeder beliebigen Stelle entlang der Länge des Schiffes den größeren der Werte  $30\,000\text{ m}^3$  oder  $400\sqrt[3]{DW}$  nicht überschreitet; die Menge des ausfließenden Öls darf jedoch höchstens  $40\,000\text{ m}^3$  betragen.

3 Das Fassungsvermögen eines einzelnen Seiten-Ölladetanks eines Öltankschiffs darf 75 v.H. des in Absatz 2 festgelegten Grenzwerts des hypothetischen Ölausflusses nicht überschreiten. Das Fassungsvermögen eines einzelnen Mittel-Ölladetanks darf  $50\,000\text{ m}^3$  nicht überschreiten. Jedoch kann bei Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast im Sinne der Regel 18 das zulässige Fassungsvermögen eines Seiten-Ölladetanks, der zwischen zwei Tanks für getrennten Ballast von jeweils mehr als  $l_c$  Länge liegt, bis zum Höchstgrenzwert des hypothetischen Ölausflusses heraufgesetzt werden, sofern die Breite der Seitentanks größer ist als  $t_c$ .

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

.1 wenn innerhalb des Ladetanks kein Längsschott vorhanden ist:

$$(0,5 \frac{bi}{B} + 0,1) L, \text{ jedoch nicht mehr als } 0,2 L,$$

.2 wenn innerhalb des Ladetanks ein Mittellängsschott vorhanden ist:

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

.3 wenn innerhalb des Ladetanks zwei oder mehr Längsschotten vorhanden sind:

.1 für Seiten-Ladetanks:  $0,2 L$

.2 für Mittel-Ladetanks:

1. wenn  $\frac{bi}{B}$  größer als oder gleich einem Fünftel ist:  $0,2 L$ ,

2. wenn  $\frac{bi}{B}$  kleiner als ein Fünftel ist:

– wenn kein Mittellängsschott vorhanden ist:

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

– wenn ein Mittellängsschott vorhanden ist:

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

.4 " $b_i$ " ist der Mindestabstand zwischen Schiffseite und dem äußeren Längsschott des betreffenden Tanks, der rechtwinklig zur Mittellinie nach innen in einer Ebene gemessen wird, die dem erteilten Sommerfreibord entspricht.

5 Um die in den Absätzen 2, 3 und 4 festgesetzten Rauminhaltsgrenzwerte nicht zu überschreiten, müssen ungeachtet des anerkannten Typs eines eingebauten Umpumpsystems, wenn dieses System zwei und mehr Ladetanks verbindet, Ventile oder sonstige ähnliche Absperrvorrichtungen vorgesehen sein, um die Tanks von einander zu trennen. Diese Ventile oder Vorrichtungen müssen geschlossen sein, wenn sich das Tankschiff auf See befindet.

6 Rohrleitungen, die in einem Abstand von weniger als  $t_c$  von der Schiffsseite oder von weniger als  $v_c$  vom Schiffsboden durch Ladetanks verlaufen, müssen mit Ventilen oder ähnlichen Absperrvorrichtungen an der Stelle versehen sein, an der sie zu einem Ladetank hin offen sind. Diese Ventile sind auf See jederzeit geschlossen zu halten, wenn die Tanks Ölladung enthalten; sie dürfen nur zu dem für das Trimmen des Schiffes erforderlichen Umpumpen geöffnet werden.

7 Diese Regel gilt nicht für Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.8 am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert werden.

## **Regel 27**

### *Intaktstabilität*

1 Jedes Öltankschiff von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.7 am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden ist, muss bei jedem Betriebstiefgang im ungünstigsten Ladefall sowohl mit Ladung als auch im Ballast die in den nachstehenden Absätzen 1.1 und 1.2 festgelegten Anforderungen an die Intaktstabilität erfüllen, wobei die Einhaltung der bewährten betrieblichen Verfahrensweisen zu unterstellen ist, insbesondere die Berücksichtigung der beim Umpumpen von Flüssigkeiten auftretenden Zwischenzustände. Die Ballasttanks gelten unter allen Umständen als Tanks mit freier Flüssigkeitsoberfläche.

- .1 Im Hafen muss die um den Einfluss der freien Flüssigkeitsoberfläche bei  $0^\circ$  Krängung berichtigte anfängliche metazentrische Höhe  $GM_0$  mindestens 0,15 m betragen.
- .2 Auf See gelten die folgenden Anforderungen:
  - .1 Die Fläche unterhalb der Kurve der aufrichtenden Hebelarme (GZ-Kurve) muss bis zu einem Krängungswinkel von  $\theta = 30^\circ$  mindestens  $0,055 \text{ m} \cdot \text{rad}$  und bis zu einem Krängungswinkel von  $\theta = 40^\circ$  oder einem anderen Flutungswinkel  $\theta_f$ , mindestens  $0,09 \text{ m} \cdot \text{rad}$  betragen, sofern dieser Winkel kleiner ist als  $40^\circ$ . Außerdem muss die Fläche unterhalb der Kurve der aufrichtenden Hebelarme (GZ-Kurve) zwischen den Krängungswinkeln von  $30^\circ$  und  $40^\circ$  oder zwischen  $30^\circ$  und  $\theta_f$  mindestens  $0,03 \text{ m} \cdot \text{rad}$  betragen, sofern dieser Winkel kleiner ist als  $40^\circ$ .
  - .2 der aufrichtende Hebelarm GZ muss bei einem Krängungswinkel, der gleich oder größer ist als  $30^\circ$ , mindestens  $0,20 \text{ m}$  betragen;
  - .3 der maximale aufrichtende Hebelarm soll möglichst bei einem Krängungswinkel von mehr als  $30^\circ$ , jedoch nicht weniger als  $25^\circ$ , auftreten;
  - .4 die um den Einfluss der freien Flüssigkeitsoberfläche bei  $0^\circ$  Krängung berichtigte anfängliche metazentrische Höhe  $GM_0$  darf nicht weniger als  $0,15 \text{ m}$  betragen.

2 Die Anforderungen des Absatzes 1 sind durch bauliche Maßnahmen zu erfüllen. Für Tank-Massengutschiffe können einfache zusätzliche betriebliche Verfahrensweisen gestattet werden.

3 Einfache zusätzliche betriebliche Verfahrensweisen nach Absatz 2 für das Umpumpen von Flüssigkeiten sind schriftliche Weisungen an den Kapitän, die

- .1 von der Verwaltung zugelassen sind,
- .2 diejenigen Lade- und Ballasttanks bezeichnen, die unter allen denkbaren Bedingungen beim Umpumpen von Flüssigkeiten und bei jeder spezifischen Dichte der Ladung eine freie Flüssigkeitsoberfläche aufweisen und dennoch die Stabilitätsanforderungen erfüllen. Im Verlauf des Umpumpvorgangs dürfen unterschiedliche Tanks beziehungsweise Kombinationen von Tanks freie Flüssigkeitsoberflächen aufweisen, so lange sie nur die Anforderungen erfüllen,
- .3 für den mit dem Umpumpen von Flüssigkeiten betrauten Wachoffizier ohne weiteres zu verstehen sind,
- .4 abwechselnd den Umschlag von Ladung und das Umpumpen von Ballast vorsehen,
- .5 anhand von Stabilitätsunterlagen in graphischer oder in tabellarischer Form Vergleiche zwischen der tatsächlich erreichten und der vorgeschriebenen Stabilität ermöglichen,
- .6 vom Wachoffizier keine umfangreichen mathematischen Berechnungen erfordern,
- .7 Korrekturmaßnahmen angeben, die vom Wachoffizier bei einem Abweichen von den empfohlenen Werten oder in einer Notfallsituation zu ergreifen sind, und
- .8 im zugelassenen Trimm- und Stabilitätshandbuch sofort auffindbar und gut einsehbar an der Kontrollstation für Ladungsumschlag und Ballastnahme ausgehängt und in die Computersoftware integriert sind, mit deren Hilfe Stabilitätsberechnungen durchgeführt werden.

## **Regel 28**

### *Unterteilung und Leckstabilität*

1 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist, muss unter Berücksichtigung einer angenommenen Seiten- oder Bodenbeschädigung nach Absatz 2 bei jedem Betriebstiefgang, der sich aus den tatsächlichen Ladungsfällen mit teilweiser oder voller Ladung ergibt, unter Beachtung des Trimmings und der Festigkeit des Schiffes und der spezifischen Dichte der Ladung den in Absatz 3 festgesetzten Unterteilungs- und Leckstabilitätskriterien entsprechen. Diese Beschädigung wird an allen Stellen der gesamten Schiffslänge wie folgt als möglich unterstellt:

- .1 bei Tankschiffen von mehr als 225 Meter Länge an jeder Stelle der Schiffslänge;
- .2 bei Tankschiffen von mehr als 150 Meter, aber nicht mehr als 225 Meter Länge an jeder Stelle der Schiffslänge, außer wenn ein hinteres oder vorderes Schott beschädigt ist, das den hinten gelegenen Maschinenraum begrenzt. Der Maschinenraum gilt als eine flutbare Abteilung;
- .3 bei Tankschiffen, die nicht länger als 150 Meter sind, an jeder Stelle der Schiffslänge zwischen benachbarten Querschotten mit Ausnahme des Maschinenraums. Bei Tankschiffen, die nicht länger als 100 Meter sind und bei denen nicht allen Vorschriften des Absatzes 3 ohne wesentliche Beeinträchtigung des Schiffsbetriebs

entsprochen werden kann, können die Verwaltungen Lockerungen dieser Vorschriften zulassen.

Ballastbedingungen, bei denen das Tankschiff außer ölhaltigen Rückständen kein Öl in den Ladetanks befördert, bleiben unberücksichtigt.

2 Für Ausmaß und Art der angenommenen Beschädigung gelten folgende Bestimmungen:

.1 Beschädigung der Seite

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1 | Längsausdehnung   | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ , jedoch nicht mehr als 14,5 m  |
| 2 | Querausdehnung<br>(innerhalb der Schiffseiten<br>rechtwinklig zur Mittellinie in<br>Höhe der Sommerladelinie<br>gemessen) | $\frac{B}{5}$ , jedoch nicht mehr als 11,5 m                                 |
| 3 | senkrechte Ausdehnung   | von Innenkante Bodenbeplattung auf<br>Mitte Schiff, aufwärts ohne Begrenzung |

.2 Beschädigung des Bodens

- |   | <b>für 0,3 L vom vorderen<br/>Lot des Schiffes</b>   | <b>für jeden anderen Teil des<br/>Schiffes</b>  |
|---|--|---|
| 1 | Längsausdehnung<br>$\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ , jedoch nicht mehr<br>als 14,5 m  | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ , jedoch nicht mehr<br>als 5 m                                   |
| 2 | Querausdehnung<br>$\frac{B}{6}$ , jedoch nicht mehr als<br>10 m  | $\frac{B}{6}$ , jedoch nicht mehr als 5 m   |
| 3 | senkrechte<br>Ausdehnung<br>$\frac{B}{15}$ , jedoch nicht mehr als<br>6 m, gemessen von<br>Innenkante<br>Bodenbeplattung auf Mitte<br>Schiff | $\frac{B}{15}$ , jedoch nicht mehr als<br>6 m, gemessen von<br>Innenkante Bodenbeplattung<br>auf Mitte Schiff |

.3 Jede Beschädigung von geringerem Ausmaß als dem in den Absätzen 2.2.1 und 2.2.2 bezeichneten Höchstaussmaß, die ungünstigere Verhältnisse ergibt, ist in die Betrachtungen einzubeziehen.

.4 Sind bei einer angenommenen Beschädigung nach den Absätzen 2.1.1 und 2.1.2 Querschotte betroffen, so müssen wasserdichte Querschotte in einem Abstand angeordnet sein, der mindestens der Länge des angenommenen Schadens nach Absatz 2.2.1 entspricht, um als wirksam zu gelten. Sind Querschotte in geringerem Abstand angeordnet, so sind zur Bestimmung der gefluteten Abteilungen eines oder mehrere dieser Schotte innerhalb dieser Beschädigungslänge als nicht vorhanden anzusehen.



- .5 Wird eine Beschädigung zwischen benachbarten wasserdichten Schotten nach Absatz 2.1.3 angenommen, so ist kein Hauptquerschott oder kein Querschott, das Seitentanks oder Doppelbodentanks begrenzt, als beschädigt anzunehmen, es sei denn,
    - .1 der Abstand zwischen den benachbarten Schotten beträgt weniger als die Länge des angenommenen Schadens nach Absatz 2.2.1 oder
    - .2 ein Querschott weist eine Stufe oder Nische von mehr als 3,05 Meter Länge auf, die innerhalb des Einbruchbereichs der angenommenen Beschädigung liegt. Die durch das hintere Pieksschott und die hintere Piekstankdecke gebildete Stufe gilt nicht mehr als Stufe im Sinne dieser Regel.
  - .6 Liegen Rohrleitungen, Schächte oder Tunnel innerhalb des angenommenen Schadensbereichs, so sind Vorkehrungen zu treffen, damit ein fortschreitendes Fluten nicht auf andere Abteilungen als diejenigen übergreifen kann, die für jeden Schadensfall als flutbar angenommen wurden.
- 3 Öltankschiffe gelten als mit den Leckstabilitätskriterien übereinstimmend, wenn sie folgenden Bedingungen entsprechen:
- .1 Die unter Berücksichtigung der Tiefertauchung, der Krängung und des Trimmis ermittelte Wasserlinie im Endzustand muss unterhalb des unteren Randes jeder Öffnung liegen, durch die ein fortgesetztes Fluten erfolgen kann. Dazu zählen Luftrohre und Öffnungen, die durch wasserdichte Türen oder Lukendeckel verschließbar sind; Öffnungen, die durch wasserdichte Mannlochdeckel, bündige Deckverschlüsse, kleine wasserdichte Ladetanklukendeckel, welche die Wasserdichtigkeit des Decks nicht beeinträchtigen, ferngesteuerte wasserdichte Schiebetüren und nicht zu öffnende runde Schiffsfenster geschlossen werden, können ausgenommen werden.
  - .2 Im Endzustand des Flutens darf der durch unsymmetrisches Fluten eintretende Krängungswinkel  $25^\circ$  nicht überschreiten; allerdings kann dieser Winkel bis zu  $30^\circ$  vergrößert werden, solange Seite Deck nicht eintaucht.
  - .3 Der Stabilitätsumfang im Endzustand des Flutens ist zu untersuchen und kann als ausreichend angesehen werden, wenn die Kurve der aufrichtenden Hebelarme mindestens um  $20^\circ$  über den Punkt der Gleichgewichtsschwimmlage hinausgeht und der aufrichtende größte Resthebelarm dabei innerhalb des  $20^\circ$ -Bereichs mindestens 0,1 Meter beträgt; die Fläche unterhalb der Kurve muss in diesem Bereich mindestens 0,0175 Meter-Radian betragen. Ungesicherte Öffnungen dürfen innerhalb dieses Bereichs nicht eintauchen, es sei denn, der betreffende Raum wird als geflutet angenommen. Innerhalb dieses Bereichs kann das Eintauchen der in Absatz 3.1 aufgeführten Öffnungen und anderer Öffnungen, die wasserdicht verschlossen werden können, zugelassen werden.
  - .4 Die Verwaltung hat sich zu vergewissern, dass die Stabilität während der Zwischenzustände des Flutens ausreicht.
  - .5 Etwa vorhandene Einrichtungen zum Krängungsausgleich, die mechanische Hilfsmittel wie Absperrvorrichtungen oder Querflutleitungen erfordern, dürfen zur Beschränkung des Krängungswinkels und zum Erreichen der in den Absätzen 3.1, 3.2

und 3.3 geforderten Mindestwerte für die Reststabilität nicht herangezogen werden, und bei allen Zwischenzuständen der Flutung, bei denen ein Ausgleich erfolgt, muss eine ausreichende Reststabilität vorhanden sein. Räume, die durch Kanäle mit großen Querschnitten verbunden sind, dürfen als eine Einheit betrachtet werden.

4 Die Vorschriften des Absatzes 1 sind durch Berechnungen zu bestätigen, welche die Konstruktionsmerkmale des Schiffes, die Anordnungen, die Form und den Inhalt der beschädigten Abteilungen sowie die Verteilung, die spezifische Dichte und den Einfluss der freien Oberflächen der Flüssigkeiten berücksichtigen. Die Berechnungen müssen sich auf folgende Faktoren gründen:

- .1 Jeder leere oder teilweise gefüllte Tank, die spezifische Dichte der Ladungen sowie jeder Ausfluss von Flüssigkeiten aus beschädigten Abteilungen sind zu berücksichtigen.
- .2 Die Flutbarkeit der infolge einer Beschädigung gefluteten Räume wird wie folgt angenommen:

<b>Räume/Tanks</b>	<b>Flutbarkeit</b>
Bestimmt für Vorräte	0,60
Belegt durch Unterkunftsräume	0,95
Belegt durch Maschinenanlagen	0,85
Leerräume	0,95
Vorgesehen für verbrauchbare Flüssigkeiten	0 bis 0,95
Vorgesehen für andere Flüssigkeiten	0 bis 0,95

- 3 Der Auftrieb von Aufbauten unmittelbar oberhalb der Seitenbeschädigung bleibt unberücksichtigt. Die ungefluteten Teile der Aufbauten außerhalb des Schadensbereichs können jedoch berücksichtigt werden, sofern sie von dem beschädigten Raum durch wasserdichte Schotte getrennt sind und sofern den Vorschriften des Absatzes 3.1 hinsichtlich dieser unbeschädigten Räume entsprochen ist. Wasserdichte Hängetüren können in wasserdichten Schotten in den Aufbauten zugelassen werden.
- .4 Der Einfluss freier Oberflächen wird bei einem Krängungswinkel von 5° für jede einzelne Abteilung berücksichtigt. Die Verwaltung kann verlangen oder zulassen, dass die Berichtigungen für freie Oberflächen für teilweise gefüllte Tanks mit einem größeren Krängungswinkel als 5° berechnet werden.
- .5 Bei der Berechnung des Einflusses der freien Oberflächen verbrauchbarer Flüssigkeiten wird angenommen, dass bei jeder Art von Flüssigkeit mindestens ein Seitentankpaar oder ein einziger Mitteltank eine freie Oberfläche hat; es wird der Tank oder das Tankpaar berücksichtigt, bei denen der Einfluss der freien Oberfläche am größten ist.

5 Dem Kapitän jedes Öltankschiffs, auf welches diese Regel Anwendung findet, und der verantwortlichen Person eines Öltankschiffs ohne eigenen Antrieb, auf welches diese Regel Anwendung findet, muss Folgendes in genehmigter Form zur Verfügung gestellt werden:

- .1 notwendige Informationen über das Laden und die Verteilung der Ladung, um die Einhaltung der Anforderungen dieser Regel sicherzustellen, sowie

- .2 Angaben über die Fähigkeit des Schiffes, den in dieser Regel festgelegten Leckstabilitätskriterien zu entsprechen, einschließlich der Auswirkung von Lockerungen, die gegebenenfalls nach Absatz 1.3 zugelassen worden sind.

6 Bei Öltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.6 am oder nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert worden sind, sind die in Absatz 2.2 beschriebenen Schadensannahmen durch folgenden angenommenen Bodenschaden durch Aufreißen zu ergänzen:

- .1 Längsausdehnung:
  - .1 bei Schiffen von 75 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit: 0,6 L vom vorderen Lot gemessen,
  - .2 bei Schiffen von weniger als 75 000 Tonnen Tragfähigkeit: 0,4 L, vom vorderen Lot gemessen;
- .2 Querausdehnung: B/3 an jeder beliebigen Stelle des Bodens;
- .3 senkrechte Ausdehnung: Aufreißen der äußeren Hülle.

### **Regel 29** *Sloptanks*

1 Vorbehaltlich der Regel 3 Absatz 4 müssen auf Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr Sloptank-Einrichtungen nach Maßgabe der Absätze 2.1 bis 2.3 vorgesehen sein. Auf Öltankschiffen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, kann jeder Ladetank zum Sloptank bestimmt werden.

2.1 Es sind geeignete Mittel vorzusehen, um die Ladetanks zu reinigen und die schmutzigen Ballastrückstände und das Tankwaschwasser aus den Ladetanks in einen von der Verwaltung zugelassenen Sloptank umzupumpen.

2.2 Im Rahmen dieses Systems sind Vorkehrungen zu treffen, um den ölhaltigen Abfall in einen Sloptank oder eine Reihe von Sloptanks so umpumpen zu können, dass jeder ins Meer eingeleitete Ausfluss den Anforderungen der Regel 34 entspricht.

2.3 Der Sloptank oder die Reihe von Sloptanks muss ein ausreichendes Fassungsvermögen haben, um den beim Tankwaschen anfallenden Slop, die Ölrückstände und die schmutzigen Ballastrückstände aufzunehmen. Das Gesamtfassungsvermögen des oder der Sloptanks muss mindestens 3 v.H. der Ladefähigkeit des Schiffes betragen; die Verwaltung kann jedoch folgende Tankfassungsvermögen zulassen:

- .1 2 v.H. bei den Öltankschiffen, deren Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, dass, sobald der oder die Sloptanks mit Washwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne dass dem System zusätzliches Wasser zugeführt werden muss;
- .2 2 v.H. bei Schiffen, auf denen nach Regel 18 Tanks für getrennten Ballast oder eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks vorhanden sind oder auf denen nach Regel 33 ein Ladetankreinigungssystem unter Verwendung von Rohöl zum Tankwaschen vorgesehen ist. Dieses Fassungsvermögen kann auf 1,5 v.H. bei den Öltankschiffen

herabgesetzt werden, deren Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, dass, sobald der oder die Slop tanks mit Waschwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne dass dem System zusätzlich Wasser zugeführt werden muss;

- .3 1 v.H. bei Tank-Massengutschiffen, in denen die Ölladung nur in Tanks mit glatten Wänden befördert wird. Dieses Fassungsvermögen kann auf 0,8 v.H. herabgesetzt werden, wenn die Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, dass, sobald der oder die Slop tanks mit Waschwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne dass dem System zusätzliches Wasser zugeführt werden muss.

2.4 Slop tanks müssen insbesondere hinsichtlich der Anordnung der Ein- und Auslässe, der Schlagschotte oder Kaskaden so gebaut sein, dass eine übermäßige Bewegung und das Mitführen von Öl oder Emulsion mit dem Wasser vermieden werden.

3 Öltankschiffe von 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Januar 1979 abgeliefert worden sind, müssen mindestens zwei Slop tanks haben.

### **Regel 30**

#### *Pump-, Leitungs- und Einleiteinrichtungen*

1 Bei jedem Öltankschiff muss auf dem offenen Deck an beiden Seiten des Schiffes eine Übergabestation zur Verbindung mit Auffanganlagen zum Abgeben von schmutzigem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser angebracht sein.

2 Bei jedem Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr müssen Rohrleitungen für das Einleiten von nach Regel 34 gestattetem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen ins Meer zum offenen Deck oder zur Bordwand oberhalb der Wasserlinie bei größtem Ballasttiefgang geführt sein. Abweichende Leitungssysteme, die nach den Absätzen 6.1 bis 6.5 betrieben werden können, können zugelassen werden.

3 Bei Öltankschiffen mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, müssen Einrichtungen zum Unterbrechen des Einleitens von Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen ins Meer, das kein nach Absatz 6 gestattetes Einleiten unterhalb der Wasserlinie ist, an einer Stelle auf dem Oberdeck oder darüber vorgesehen sein, die so gelegen ist, dass die in Absatz 1 bezeichnete Übergabestation während des Betriebs und das Einleiten ins Meer aus den in Absatz 2 bezeichneten Rohrleitungen visuell beobachtet werden können. Die Einrichtungen zum Unterbrechen des Einleitens brauchen nicht an der Beobachtungsstelle gelegen zu sein, wenn eine sichere Fernsprech- oder Sprechfunkverbindung zwischen der Beobachtungsstelle und der Stelle zur Überwachung des Einleitens vorhanden ist.

4 Jedes Öltankschiff, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, auf dem Tanks für getrennten Ballast eingebaut sein müssen oder das mit einem System zum Tankwaschen mit Rohöl ausgestattet sein muss, hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

- .1 Es ist mit Ölleitungen auszurüsten, die so entworfen und eingebaut sind, dass möglichst wenig Öl in den Leitungen zurückbleibt, und

- .2 es sind Einrichtungen vorzusehen, um alle Ladepumpen und alle Ölleitungen bei Beendigung des Löschens von Ladung zu entleeren, erforderlichenfalls durch Anschluss an eine Restlängenrichtung. Die Rückstände aus den Leitungen und Pumpen müssen sowohl an Land abgegeben als auch in einen Ladetank oder Slopptank eingeleitet werden können. Für das Abgeben an Land ist eine besondere Leitung mit kleinem Durchmesser vorzusehen, die außen vor den Absperrarmaturen der Übergabestation des Schiffes angeschlossen wird.

5 Jedes Rohöltankschiff, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist und auf dem Tanks für getrennten Ballast eingebaut sein müssen oder das mit einem System zum Tankwaschen mit Rohöl ausgestattet sein muss, muss Absatz 4.2 entsprechen.

6 Auf jedem Öltankschiff hat das Einleiten von Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen oberhalb der Wasserlinie zu erfolgen, außer in folgenden Fällen:

- .1 Getrennter Ballast und sauberer Ballast können unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden
  - .1 in Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen oder
  - .2 auf See durch Schwerkraft oder
  - .3 auf See durch Pumpen, wenn der Austausch des Ballastwassers nach Regel D-1.1 des Internationalen Übereinkommens zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten erfolgt,

sofern die Oberfläche des Ballastwassers unmittelbar vor dem Einleiten entweder visuell oder durch andere Maßnahmen überprüft worden ist, um sicherzustellen, dass keine Verunreinigung mit Öl vorliegt.

- .2 Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind und die ohne bauliche Änderung nicht in der Lage sind, getrennten Ballast oberhalb der Wasserlinie einzuleiten, dürfen ihn auf See unterhalb der Wasserlinie einleiten, sofern die Oberfläche des Ballastwassers unmittelbar vor dem Einleiten überprüft worden ist, um sicherzustellen, dass keine Verunreinigung mit Öl vorliegt.
- .3 Öltankschiffe, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.3 am oder vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden sind und mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden und die ohne bauliche Änderung nicht in der Lage sind, Ballastwasser aus eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks oberhalb der Wasserlinie einzuleiten, dürfen diesen Ballast unterhalb der Wasserlinie einleiten, sofern das Einleiten des Ballastwassers nach Regel 18 Absatz 8.3 überwacht wird.
- .4 Auf jedem Öltankschiff darf auf See schmutziges Ballastwasser oder ölverseuchtes Wasser aus Tanks im Ladetankbereich, die keine Slopptanks sind, durch Schwerkraft unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden, sofern genügend Zeit vergangen ist, damit sich das Öl vom Wasser trennen kann, und das Ballastwasser unmittelbar vor dem Einleiten mit einem in Regel 32 genannten Messgerät zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser geprüft worden ist, um sicherzustellen, dass die

Höhe der Grenzfläche derart ist, dass durch das Einleiten kein erhöhtes Risiko einer Schädigung der Meeresumwelt auftritt.

- .5 Auf Öltankschiffen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, darf auf See nach dem Einleiten entsprechend der in Absatz 6.4 genannten Methode oder anstelle eines solchen Einleitens schmutziges Ballastwasser oder ölverseuchtes Wasser aus den Ladetankbereichen unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - .1 Ein Teil des Wasserdurchflusses wird durch fest eingebaute Rohrleitungen zu einer leicht zugänglichen Stelle auf dem Oberdeck oder darüber geführt, von der aus er während des Einleitens visuell beobachtet werden kann, und
  - .2 dieses Teilstrom-Überwachungssystem entspricht den von der Verwaltung festgelegten Vorschriften, die mindestens alle Bestimmungen der von der Organisation angenommenen Anforderungen in Bezug auf die Auslegung, den Einbau und den Betrieb eines Teilstrom-Systems zur Überwachung des Wasserdurchflusses beim Einleiten über Bord enthalten.

7 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.8 am oder nach dem 1. Januar 2010 abgeliefert wird, auf dem ein ständig mit dem Ladeleitungssystem verbundener Seekasten eingebaut ist, muss sowohl mit einem Seekastenventil als auch mit einem innen liegenden Absperrventil ausgestattet sein. Zusätzlich zu diesen Ventilen muss der Seekasten vom Ladeleitungssystem durch Verwendung einer sicheren Einrichtung, die den Anforderungen der Verwaltung entspricht, abgetrennt werden können, während das Tankschiff Ladung übernimmt, befördert oder löscht. Eine solche sichere Einrichtung ist eine in das Rohrleitungssystem eingebaute Einrichtung, mit der unter allen Umständen verhindert wird, dass sich der Rohrleitungsabschnitt zwischen dem Seekastenventil und dem innen liegenden Absperrventil mit Ladung füllt.

## **TEIL B – AUSRÜSTUNG**

### **Regel 31**

#### *Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl*

- 1 Vorbehaltlich der Regel 3 Absätze 4 und 5 müssen Öltankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr mit einem von der Verwaltung zugelassenen Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl ausgerüstet sein.
- 2 Bei der Prüfung des Typs des Ölgehaltsmessgeräts, das in das System eingebaut werden soll, hat die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen zu berücksichtigen. Das System muss mit einem Aufzeichnungsgerät versehen sein, das die eingeleitete Menge in Liter je Seemeile sowie die eingeleitete Gesamtmenge oder den Ölgehalt und die Einletrate ständig aufzeichnet. Diese Aufzeichnungen müssen Uhrzeit und Datum angeben und sind mindestens drei Jahre lang aufzubewahren. Das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl muss sich in Betrieb setzen, wenn irgendwelche Ausflüsse ins Meer eingeleitet werden; es muss sicherstellen, dass das Einleiten eines ölhaltigen Gemischs selbsttätig unterbrochen wird, wenn die jeweilige Öl-Einletrate den in Regel 34 zugelassenen Wert übersteigt. Ein Ausfall des Überwachungs- und Kontrollsystems muss das Einleiten unterbrechen. Bei Ausfall des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten

von Öl kann eine handbetätigte Ersatzvorrichtung verwendet werden; das ausgefallene Gerät ist jedoch so schnell wie möglich wieder betriebsbereit zu machen. Die Behörde des Hafenstaats kann gestatten, dass ein Tankschiff mit einem ausgefallenen Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl eine einzige Ballastreise unternimmt, bevor es sich zu einem Reparaturhafen begibt.

3 Das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl muss so ausgelegt und eingebaut sein, dass es den von der Organisation aufgestellten Richtlinien und Anforderungen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe entspricht. Die Verwaltungen können die in den Richtlinien und Anforderungen aufgeführten besonderen Vorkehrungen zulassen. die

4 Die Anweisungen für die Bedienung des Systems haben einem von der Verwaltung zugelassenen Betriebshandbuch zu entsprechen. Sie haben sich sowohl auf den handbetätigten als auch auf den selbsttätigen Betrieb zu beziehen und sollen sicherstellen, dass niemals Öl eingeleitet wird, ohne dass den in Regel 34 vorgegebenen Voraussetzungen entsprochen wird.

### **Regel 32**

#### **Öl/Wasser Grenzflächen-Messgeräte**

Vorbehaltlich der Regel 3 Absätze 4 und 5 müssen auf Öltankschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr von der Verwaltung zugelassene wirksame Öl/Wasser Grenzflächen-Messgeräte zur schnellen und genauen Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser in den Slop tanks vorgesehen sein, die auch in anderen Tanks verwendet werden können, in denen die Trennung von Öl und Wasser vorgenommen wird und von denen Ausflüsse unmittelbar ins Meer eingeleitet werden sollen.

### **Regel 33**

#### *Vorschriften für Tankwaschen mit Rohöl*

1 Jedes Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, das entsprechend Regel 1 Absatz 28.4 nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist, muss mit einem Ladetank-Reinigungssystem ausgerüstet sein, bei dem Rohöl zum Waschen verwendet wird. Die Verwaltung hat sicherzustellen, dass das System den Anforderungen dieser Regel innerhalb eines Jahres voll entspricht, nachdem das Tankschiff erstmals im Verkehr für die Beförderung von Rohöl eingesetzt wurde, oder am Ende der dritten Reise, bei der zum Rohölwaschen geeignetes Rohöl befördert wurde, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

2 Die Rohöl-Waschanlage sowie die dazugehörige Ausrüstung und die entsprechenden Vorkehrungen müssen den von der Verwaltung aufgestellten Vorschriften entsprechen. Diese Vorschriften müssen mindestens alle Bestimmungen der von der Organisation angenommenen Anforderungen an den Entwurf, den Betrieb und die Überwachung von Systemen für Tankwaschen mit Rohöl enthalten. Ist für ein Schiff keine Rohöl-Waschanlage nach Absatz 1 vorgeschrieben, ist es aber dennoch mit einer Rohöl-Waschanlage ausgerüstet, so muss die Anlage den Sicherheitsaspekten der oben genannten Anforderungen genügen.

3 Jedes nach Regel 18 Absatz 7 vorgeschriebene System für Tankwaschen mit Rohöl muss den Vorschriften dieser Regel entsprechen.

## TEIL C – ÜBERWACHUNG DES EINLEITENS VON ÖL IM SCHIFFSBETRIEB

### Regel 34

#### *Überwachung des Einleitens von Öl*

#### **A Einleiten außerhalb von Sondergebieten**

1 Vorbehaltlich der Regel 4 und des Absatzes 2 der vorliegenden Regel ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus dem Ladebereich eines Öltankschiffs verboten, es sei denn, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 Das Tankschiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;
- .2 das Tankschiff ist mehr als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;
- .3 das Tankschiff ist in Fahrt;
- .4 die jeweilige Öl-Einletrate beträgt nicht mehr als 30 Liter je Seemeile;
- .5 die Gesamtmenge des ins Meer eingeleiteten Öls beträgt bei Tankschiffen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 am oder vor dem 31. Dezember abgeliefert worden sind, nicht mehr als 1/15 000 der Gesamtmenge der einzelnen Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und bei Tankschiffen, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.2 nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, nicht mehr als 1/30 000 der Gesamtmenge der einzelnen Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und
- .6 das Tankschiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl nach Maßgabe der Regel 31 und eine Sloptank-Einrichtung nach Maßgabe der Regel 29 in Betrieb.

2 Absatz 1 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast

#### **B Einleiten innerhalb von Sondergebieten**

3 Vorbehaltlich des Absatzes 4 ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus dem Ladebereich eines Öltankschiffes, solange es sich in einem Sondergebiet befindet, verboten.

4 Absatz 3 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast

5 Diese Regel verbietet einem Schiff auf einer Reise, die nur zum Teil durch ein Sondergebiet führt, nicht das Einleiten außerhalb des Sondergebiets entsprechend Absatz 1.

#### **C Anforderungen an Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 150**

6 Die Regeln 29, 31 und 32 gelten nicht für Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 150, bei denen die Überwachung des Einleitens von Öl nach der vorliegenden Regel dadurch erfolgt, dass das Öl an Bord zurückbehalten wird und später alle verschmutzten Waschwässer an Auffanganlagen abgegeben werden. Die Gesamtmenge von Öl und Wasser, die zum Waschen verwendet und in einen Sammeltank zurückgegeben wird, ist an Auffanganlagen abzugeben, sofern nicht angemessene Vorkehrungen getroffen werden, mit denen sichergestellt



wird, dass jeder Ausfluss, der in das Meer eingeleitet werden darf, wirksam überwacht wird, um die Einhaltung dieser Regel zu gewährleisten.

## **D Allgemeine Anforderungen**

7 Werden auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Ölsuren bemerkt, so sollen die Regierungen der Vertragsparteien, soweit dies zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen diese Regel vorliegt, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen. Die Untersuchung soll insbesondere die Wind- und Seeverhältnisse, den Kurs und die Geschwindigkeit des Schiffes, sonstige mögliche Ursachen der sichtbaren Spuren in der näheren Umgebung und alle in Frage kommenden Aufzeichnungen über das Einleiten von Öl umfassen.

8 Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel festgelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.

9 Ölrückstände, die nicht entsprechend den Absätzen 1 und 3 ins Meer eingeleitet werden können, müssen an Bord zurückbehalten und später an Auffanganlagen abgegeben werden.

### **Regel 35**

#### *Betrieb des Tankwaschens mit Rohöl*

1 Jedes Öltankschiff mit Systemen für Tankwaschen mit Rohöl muss ein Betriebs- und Ausrüstungshandbuch mitführen, in dem das System und die Ausrüstung im Einzelnen beschrieben und der Betrieb erläutert sind. Das Handbuch muss den Anforderungen der Verwaltung genügen und alle Angaben enthalten, die in den in Regel 33 Absatz 2 bezeichneten Anforderungen aufgeführt sind. Wird eine Änderung vorgenommen, die das Waschsystem betrifft, so ist das Betriebs- und Ausrüstungshandbuch entsprechend zu berichtigen.

2 Vor dem Füllen von Ladetanks mit Ballastwasser müssen bei jeder Ballastreife genügend Ladetanks mit Rohöl gewaschen werden, damit unter Berücksichtigung der Fahrtroute des Tankschiffs und der erwarteten Wetterbedingungen Ballastwasser nur in Ladetanks gefüllt wird, die mit Rohöl gewaschen worden sind.

3 Sofern nicht ein Öltankschiff Rohöl befördert, das zum Tankwaschen mit Rohöl ungeeignet ist, muss es das System für Tankwaschen mit Rohöl entsprechend dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch betreiben..

### **Regel 36**

#### *Öltagebuch, Teil II – Ladungs- oder Ballast-Betriebsvorgänge*

1 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr, hat ein Öltagebuch Teil II (Ladungs- oder Ballast-Betriebsvorgänge) mitzuführen. Das Öltagebuch Teil II muss als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert dem Muster des Anhangs III entsprechen.

2 Das Öltagebuch Teil II ist jeweils – gegebenenfalls mit Angaben für jeden Tank – auszufüllen, wenn einer der folgenden Ladungs- oder Ballast-Betriebsvorgänge auf dem Schiff stattfindet:

- .1 Übernahme von Ölladung;
- .2 Umpumpen von Ölladung während der Reise;
- .3 Löschen von Ölladung;
- .4 Füllen von Ladetanks und eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Ballastwasser;
- .5 Reinigung von Ladetanks einschließlich Tankwaschen mit Rohöl;
- .6 Einleiten von Ballastwasser außer aus Tanks für getrennten Ballast;
- .7 Einleiten von Wasser aus Sloptanks;
- .8 Schließen aller in Frage kommenden Ventile oder ähnlichen Einrichtungen nach dem Einleiten aus Sloptanks;
- .9 Schließen der Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks und den Lade- und Restlenzleitungen nach dem Einleiten aus Sloptanks;
- .10 Abgabe bzw. Beseitigung von Rückständen.

3 Bei den in Regel 34 Absatz 6 genannten Öltankschiffen ist die Gesamtmenge von Öl und Wasser, die zum Waschen verwendet und in einen Sammeltank zurückgegeben wird, im Öltagebuch Teil II anzugeben.

4 Im Fall des Einleitens von Öl oder ölhaltigen Gemischen nach Regel 4 oder im Fall eines unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Öl, für das jene Regel keine Ausnahme vorsieht, sind in das Öltagebuch Teil II die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.

5 Jeder in Absatz 2 beschriebene Vorgang ist unverzüglich und vollständig in das Öltagebuch Teil II einzutragen, so dass alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Nach Beendigung eines jeden Vorgangs sind die entsprechenden Angaben von dem oder den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben, und nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Öltagebuchs vom Kapitän des Schiffes zu unterzeichnen. Die Eintragungen im Öltagebuch Teil II müssen mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

6 Jeder Ausfall bzw. jede Störung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl ist im Öltagebuch Teil II einzutragen.

7 Das Öltagebuch ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen ist es an Bord aufzubewahren. Nach der letzten Eintragung muss es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

8 Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Öltagebuch Teil II an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen oder an ihren Offshore-Umschlagplätzen überprüfen, daraus Abschriften bzw. Kopien

jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften bzw. Kopien vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift bzw. Kopie einer Eintragung im Öltagebuch Teil II des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Öltagebuchs Teil II und die Anfertigung einer bescheinigten Abschrift bzw. Kopie durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

9 Für Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 150, die nach Regel 34 Absatz 6 betrieben werden, soll die Verwaltung ein entsprechendes Öltagebuch ausarbeiten.

## **KAPITEL 5 – VERHÜTUNG DER VERSCHMUTZUNG INFOLGE EINES ÖLVERSCHMUTZUNGSEREIGNISSES**

### **Regel 37**

#### *Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen*

1 Jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr und jedes sonstige Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr hat einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen.

2 Ein solcher Notfallplan muss auf den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien beruhen und ist in der Arbeitssprache des Kapitäns und der Schiffsoffiziere abzufassen. Er muss mindestens Folgendes enthalten:

- .1 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;
- .2 ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Ölverschmutzungsereignis Verbindung aufzunehmen ist;
- .3 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, und
- .4 die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit staatlichen und kommunalen Behörden.

3 Bei Schiffen, auf die auch Anlage II Regel 17 dieses Übereinkommens Anwendung findet, kann dieser Plan mit dem nach Anlage II Regel 17 vorgeschriebenen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe zusammengefasst werden. In diesem Fall wird ein solcher Plan als "Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen" bezeichnet.

4 Alle Öltankschiffe von 5 000 oder mehr Tonnen Tragfähigkeit müssen einen sofortigen Zugang zu landgestützten Computer-Berechnungsprogrammen für die Stabilität im Leckfall und die bauliche Restfestigkeit haben.

## KAPITEL 6 – AUFFANGANLAGEN

### Regel 38

#### *Auffanganlagen*

#### **A. Auffanganlagen außerhalb von Sondergebieten**

1 Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, an Ölladeplätzen, in Reparaturhäfen und anderen Häfen, wo Schiffe ölhaltige Rückstände abzugeben haben, die Bereitstellung ausreichender Auffanganlagen für Rückstände und ölhaltige Gemische sicherzustellen, die bei Öltankschiffen und anderen Schiffen anfallen; diese Anlagen müssen den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen.

2 Auffanganlagen nach Absatz 1 sind bereitzustellen

- .1 in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, wo Rohöl in Öltankschiffe geladen wird, die unmittelbar vor der Ankunft eine Ballastreise von nicht mehr als 72 Stunden oder nicht mehr als 1 200 Seemeilen beendet haben;
- .2 in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, wo anderes Öl als Rohöl als Massengut mit einer durchschnittlichen Menge von mehr als 1 000 Tonnen am Tag geladen wird;
- .3 in allen Häfen, die über Schiffsreparaturwerften oder Tankreinigungsanlagen verfügen;
- .4 in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, die Schiffe abfertigen, welche mit einem oder mit den nach Regel 12 erforderlichen Tanks für Ölschlamm ausgerüstet sind;
- .5 in allen Häfen für ölhaltiges Bilgenwasser und sonstige Rückstände, die nicht nach Regel 15 eingeleitet werden dürfen, und
- .6 in allen für Massengut bestimmten Ladehäfen für von Tank-Massengutschiffen abzugebende Ölrückstände, die nicht nach Regel 34 eingeleitet werden dürfen.

3 Die Auffanganlagen müssen folgende Kapazität haben:

- .1 Rohölladeplätze müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um Öl und ölhaltige Gemische, die nicht nach Regel 34 Absatz 1 eingeleitet werden dürfen, aus allen Öltankschiffen aufzunehmen, die Reisen nach Absatz 2.1 durchführen.
- .2 Die in Absatz 2.2 bezeichneten Ladehäfen und Umschlagplätze müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um Öl und ölhaltige Gemische, die nicht nach Regel 34 Absatz 1 eingeleitet werden dürfen, aus Öltankschiffen aufzunehmen, die anderes Öl als Rohöl als Massengut befördern.
- .3 Alle Häfen, die über Schiffsreparaturwerften oder Tankreinigungsanlagen verfügen, müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um alle Rückstände und ölhaltigen Gemische, die zwecks Abgabe an Bord behalten werden, von Schiffen vor dem Anlaufen der Werften oder Tankreinigungsanlagen aufzunehmen.

- .4 Alle nach Absatz 2.4 in Häfen und an Umschlagplätzen bereitgestellten Anlagen müssen ausreichen, um alle nach Regel 12 zurückbehaltenen Rückstände von allen Schiffen aufzunehmen, die aller Voraussicht nach diese Häfen und Plätze anlaufen.
- .5 Alle nach dieser Regel in Häfen und an Umschlagplätzen eingerichteten Anlagen müssen ausreichen, um ölhaltiges Bilgenwasser und andere Rückstände aufzunehmen, die nicht nach Regel 15 eingeleitet werden dürfen.
- .6 Anlagen, die in für Massengut bestimmten Ladehäfen eingerichtet sind, müssen, soweit zutreffend, den Sonderproblemen von Tank-Massengutschiffen Rechnung tragen.

## **B. Auffanganlagen innerhalb von Sondergebieten**

4 Die Regierung jeder Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, sicherzustellen, dass alle Ölladeplätze und Reparaturhäfen innerhalb des Sondergebiets mit ausreichenden Anlagen zur Aufnahme und zur Behandlung allen schmutzigen Ballast- und Tankwaschwassers aus Öltankschiffen ausgestattet sind. Außerdem müssen alle Häfen innerhalb des Sondergebiets mit ausreichenden Auffanganlagen für sonstige Rückstände und ölhaltige Gemische aus allen Schiffen ausgestattet sein. Diese Anlagen müssen eine ausreichende Kapazität haben, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen.

5 Die Regierung jeder Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich Zufahrten zu Seewasserstraßen mit geringer Tiefe liegen, die eine Verringerung des Tiefgangs durch das Einleiten von Ballast erfordern könnten, verpflichtet sich, die Bereitstellung der in Absatz 4 genannten Anlagen sicherzustellen, jedoch mit der Einschränkung, dass Schiffe, die Slop oder schmutzigen Ballast einleiten müssen, möglicherweise eine gewisse Verzögerung in Kauf nehmen müssen.

6 Für das Gebiet des Roten Meeres, das Gebiet der Golfe, das Gebiet des Golfs von Aden und das Gebiet von Oman des Arabischen Meeres gilt Folgendes:

- .1 Jede betroffene Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach den Absätzen 4 und 5 getroffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Einleitungs-Vorschriften der Regeln 15 und 34 in Bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens zwölf Monate im Voraus.
- .2 Zwischen dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens und dem so festgesetzten Datum müssen Schiffe, die das Sondergebiet befahren, den Vorschriften der Regeln 15 und 34 bezüglich des Einleitens außerhalb von Sondergebieten entsprechen.
- .3 Nach diesem Datum müssen Öltankschiffe, die in Häfen innerhalb dieser Sondergebiete Ladung aufnehmen, in denen diese Anlagen noch nicht bereitstehen, ebenfalls den Vorschriften der Regeln 15 und 34 bezüglich des Einleitens innerhalb von Sondergebieten voll entsprechen. Jedoch müssen Öltankschiffe, die in diese Sondergebiete einfahren, um dort Ladung aufzunehmen, sich nach besten Kräften bemühen, das Gebiet nur mit sauberem Ballast an Bord zu befahren.

- .4 Nach dem Datum, an dem die Vorschriften für das betreffende Sondergebiet wirksam werden, teilt jede Vertragspartei der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.
- .5 Zumindest die in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgeschriebenen Auffanganlagen müssen ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens bereitstehen.
- 7 Ungeachtet der Absätze 4, 5 und 6 gelten für das Antarktisgebiet folgende Regelungen:
- .1 Die Regierung jeder Vertragspartei, deren Häfen von Schiffen benutzt werden, die in das Antarktisgebiet abfahren oder aus dem Antarktisgebiet zurückkommen, verpflichtet sich, sicherzustellen, dass so bald wie möglich Anlagen bereitgestellt werden, die ausreichen, um allen Ölschlamm, alles schmutzige Ballast- und Tankwaschwasser sowie alle sonstigen ölhaltigen Rückstände und Gemische von allen sie voraussichtlich in Anspruch nehmenden Schiffen aufzunehmen, ohne dass es für diese zu unangemessenen Verzögerungen kommt.
- .2 Die Regierung jeder Vertragspartei stellt sicher, dass auf allen Schiffen, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, vor dem Einlaufen in das Antarktisgebiet ein oder mehrere Tanks mit ausreichendem Fassungsvermögen eingebaut sind, um allen Ölschlamm, alles schmutzige Ballast- und Tankwaschwasser sowie alle sonstigen ölhaltigen Rückstände und Gemische an Bord zurückzubehalten, solange sie das Gebiet befahren, und dass für diese Schiffe Vereinbarungen über die Abgabe solcher ölhaltigen Rückstände und Gemische an eine Auffanganlage nach Verlassen des Gebiets getroffen worden sind.

## C Allgemeine Vorschriften

- 8 Jede Vertragspartei teilt der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

## KAPITEL 7 – BESONDERE ANFORDERUNGEN AN FESTE ODER SCHWIMMENDE PLATTFORMEN

### Regel 39

#### *Besondere Anforderungen an feststehende oder bewegliche Plattformen*

- 1 Diese Regel gilt für feststehende oder bewegliche Plattformen einschließlich Offshore-Bohrplattformen und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSOs), die für die Offshore-Verarbeitung und -Lagerung von Öl verwendet werden, sowie schwimmende Lagereinheiten (FSUs), die für die Offshore-Lagerung des verarbeiteten Öls verwendet werden.
- 2 Feste und schwimmende Plattformen, die bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresbodens eingesetzt sind, sowie sonstige Plattformen müssen den Anforderungen dieser Anlage für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, die keine Öltankschiffe sind, entsprechen; jedoch

- .1 sind sie, soweit durchführbar, mit den in den Regeln 12 und 14 vorgeschriebenen Einrichtungen zu versehen;
  - .2 müssen sie über alle Vorgänge, bei denen Öl oder ölhaltige Gemische eingeleitet werden, in einer von der Verwaltung zugelassenen Form Buch führen, und
  - .3 ist vorbehaltlich der Regel 4 das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer verboten, es sei denn, dass der Ölgehalt der eingeleiteten Flüssigkeit in unverdünntem Zustand nicht höher ist als 15 Anteile je Million (ppm).
- 3 Beim Überprüfen der Übereinstimmung von Plattformen, die als FPSOs oder FSUs gebaut sind, mit den Anforderungen dieser Anlage, haben die Verwaltungen zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 2 die von der Organisation entwickelten Richtlinien zu berücksichtigen.

**Anhang I****Liste der Öle\*****Asphaltlösungen**

Mischstoffe  
Dachflussmittel  
Destillationsrückstände

**Öle**

geklärt  
Rohöl  
Rohöl enthaltende Gemische  
Dieselöl  
Heizöl Nr. 4  
Heizöl Nr. 5  
Heizöl Nr. 6  
Rückstandsheizöl  
Straßenöl  
Transformatorenöl  
aromatisches Öl (ausgenommen Pflanzenöl)  
Schmieröle und Mischstoffe  
Mineralöl  
Motorenöl  
Kriechöl  
Spindelöl  
Turbinenöl

**Destillate**

einfach destilliert  
im Kurzwegeverfahren gewonnene  
Sammeldestillate

**Gasöl**

Krackgasöl

**Benzinmischstoffe**

Alkylat-Brennstoff  
Reformate  
Polymer-Brennstoff

**Benzine**

Naturgasolin  
Kraftfahrzeugbenzin  
Flugzeugbenzin  
einfach destilliert  
Heizöl Nr. 1 (Kerosin)  
Heizöl Nr. 1-D  
Heizöl Nr. 2  
Heizöl Nr. 2-D

**Treibstoffe für Düsenflugzeuge**

JP-1 (Kerosin)  
JP-3  
JP-4  
JP-5 (Kerosin, schwer)  
Turbinenbrennstoff  
Kerosin  
Lackbenzin

**Schwerbenzin**

Lösungsmittel  
Petroleum  
Herzschnitt-Destillatöl

\* Die Liste der Öle ist nicht unbedingt als umfassend zu betrachten



**Anhang II****Muster für IOPP-Zeugnis und Nachträge\*****Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung**

(Anmerkung: Dieses Zeugnis ist durch einen Bericht über Bau und Ausrüstung zu ergänzen)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen, in der jeweils geltenden Fassung, (im Folgenden als Übereinkommen bezeichnet) im Namen der Regierung

.....  
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch

.....  
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

**Angaben zum Schiff\*\***

Name des Schiffes

.....

Unterscheidungssignal

.....

Heimathafen

.....

Bruttoreaumzahl

.....

Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen)<sup>†</sup>

.....

IMO Nummer<sup>‡</sup>

.....

\* Das IOPP-Zeugnis muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

\*\* Die Angaben zum Schiff können auch waagrecht in Kästchen angeordnet werden.

<sup>†</sup> Bei Öltankschiffen.

<sup>‡</sup> Es wird auf das von der Organisation mit Entschließung A.600(15) angenommene "IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System" verwiesen.

Schiffstyp:\*

Öltankschiff

Schiff mit Ladetanks, das kein Öltankschiff ist und unter Anlage I Regel 2 Absatz 2 des Übereinkommens fällt

Sonstiges Schiff

Hiermit wird bescheinigt, dass

1. das Schiff in Übereinstimmung mit Anlage I Regel 6 des Übereinkommens besichtigt worden ist und
2. die Besichtigung ergeben hat, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe des Schiffes sowie deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Anlage I des Übereinkommens entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis zum .....<sup>†</sup> vorbehaltlich der Besichtigungen nach Anlage I Regel 6 des Übereinkommens.

Tag des Abschlusses der Besichtigung, auf dem dieses Zeugnis beruht: .....

Ausgestellt in .....  
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

.....  
(Datum der Ausstellung)

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

---

\* Nichtzutreffendes streichen.

<sup>†</sup> Es ist das von der Verwaltung nach Anlage I Regel 10 Absatz 1 des Übereinkommens festgesetzte Datum des Ablaufs einzutragen. Tag und Monat dieses Datums entsprechen dem Jahresdatum entsprechend der Begriffsbestimmung in Anlage I Regel 1 Absatz 27 des Übereinkommens, sofern dieses Datum nicht nach Anlage I Regel 10 Absatz 8 des Übereinkommens geändert worden ist.

**Bestätigung für jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen**

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer nach Anlage I Regel 6 des Übereinkommens erforderlichen Besichtigung festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Jährliche Besichtigung      Gezeichnet .....

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung/  
Zwischenbesichtigung\*      Gezeichnet .....

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung/  
Zwischenbesichtigung\*      Gezeichnet .....

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung      Gezeichnet .....

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

---

\* Nichtzutreffendes streichen

**Jährliche Besichtigung/Zwischenbesichtigung nach Regel 10 Absatz 8.3**

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer jährlichen Besichtigung/Zwischenbesichtigung\* nach Anlage I Regel 10 Absatz 8.3 des Übereinkommens festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verlängerung des Zeugnisses nach Regel 10 Absatz 3 bei einer Geltungsdauer von weniger als 5 Jahren**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage I Regel 10 Absatz 3 des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung gemäß Regel 10 Absatz 4 nach Abschluss der Erneuerungsbesichtigung**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage I Regel 10 Absatz 4 des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

---

\* Nichtzutreffendes streichen

**Bestätigung der Verlängerung der Geltungsdauer des Zeugnisses bis zur Ankunft des Schiffes im Besichtigungshafen oder der Verlängerung um eine Nachfrist in Anwendung der Regel 10 Absatz 5 oder 6**

Dieses Zeugnis wird nach Anlage I Regel 10 Absatz 5 oder 6\* des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verschiebung des Jahresdatums in Anwendung der Regel 10 Absatz 8**

Nach Anlage I Regel 10 Absatz 8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den .....

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Nach Anlage I Regel 10 Absatz 8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den .....

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

\* Nichtzutreffendes streichen

**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 Anlage I Regel 2 Absatz 2 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 Der Originalbericht muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.
- 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, die Entschließungen beziehen sich auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Entschließungen.

**1. Angaben zum Schiff**

- 1.1 Name des Schiffes .....
- 1.2 Unterscheidungssignal .....
- 1.3 Heimathafen .....
- 1.4 Bruttoreaumzahl .....
- 1.5 Baudaten:
  - 1.5.1 Datum des Bauvertrags .....
  - 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 Umbauvertrags .....
- 1.6.2 Datum des Umbaubeginns .....
- 1.6.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus .....
- 1.7 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung von der Verwaltung als "Schiff, das am oder vor dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist" entsprechend Regel 1 Absatz 28.1 anerkannt worden
- 2. Kontrolleinrichtungen für das Einleiten von Öl aus Maschinenraumbilgen und Brennstofftanks (Regeln 16 und 14)**
- 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 Ölfilteranlage:
- 2.2.1 Ölfilteranlage (15 ppm) (Regel 14 Absatz 6)
- 2.2.2 Ölfilteranlage (15 ppm) mit Alarmvorrichtung und einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung (Regel 14 Absatz 7)
- 2.3 Zulassungsnormen:
- 2.3.1 Die Separator- oder Filteranlage
- .1 ist nach EntschlieÙung A.393(X) zugelassen worden
- .2 ist nach EntschlieÙung MEPC.60(33) zugelassen worden
- .3 ist nach EntschlieÙung MEPC.107(49) zugelassen worden
- .4 ist nach EntschlieÙung A.233(VII) zugelassen worden
- .5 ist nach nationalen Normen zugelassen worden, die nicht auf EntschlieÙung A.393(X) oder A.233(VII) beruhen
- .6 ist nicht zugelassen worden
- 2.3.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach EntschlieÙung A.444(XI) zugelassen worden
- 2.3.3 Das Ölgehaltsmessgerät
- .1 ist nach EntschlieÙung A.393(X) zugelassen worden

- .2 ist nach Entschließung MEPC.60(33) zugelassen worden
- .3 ist nach Entschließung MEPC.107(49) zugelassen worden
- 2.4 Der maximale Durchfluss des Systems beträgt ..... m<sup>3</sup>/h.
- 2.5 Befreiung von der Anwendung der Regel 14:
- 2.5.1 Nach Regel 14 Absatz 5 wird das Schiff von der Anwendung der Regel 14 Absatz 1 oder 2 befreit.
- 2.5.1.1 Das Schiff wird ausschließlich eingesetzt auf Reisen innerhalb eines oder mehrerer Sondergebiete, nämlich: .....
- 2.5.1.2 Das Schiff ist nach dem Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zugelassen und in einem fahrplanmäßigen Dienst mit einer durchgehenden Einsatzzeit von nicht mehr als 24 Stunden eingesetzt
- 2.5.2 Das Schiff ist mit einem Sammel-tank oder mehreren Sammel-tanks für das Zurückbehalten des gesamten ölhaltigen Bilgenwassers an Bord ausgestattet:

Tank-bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungs- vermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen: .....m <sup>3</sup>			

**3. Einrichtungen für das Zurückbehalten und die Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm) (Regel 12) sowie Sammel-tanks für Bilgenwasser\***

3.1 Auf dem Schiff sind folgende Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) vorgesehen:

Tank-bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungs- vermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen: .....m <sup>3</sup>			

\* Ein Sammel-tank oder mehrere Sammel-tanks für Bilgenwasser sind nach dem Übereinkommen nicht vorgeschrieben, Eintragungen in die Tabelle unter Absatz 3.3 sind freiwillig.



3.2 Einrichtungen, die zusätzlich zu den Ölschlamm tanks für die Beseitigung von Rückständen vorgesehen sind:

- 3.2.1 Verbrennungsanlage für Ölrückstände; Durchsatz .... l/h
- 3.2.2 für die Verbrennung von Ölrückständen geeigneter Hilfskessel
- 3.2.3 Tank zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff, Fassungsvermögen ..... m<sup>3</sup>
- 3.2.4 andere anerkannte Einrichtungen: .....

3.3 Das Schiff ist mit folgendem Sammel tank/ folgenden Sammel tanks für das Zurück behalten des ölhaltigen Bilgenwassers an Bord ausgestattet:

Tank- bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungs- vermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
<b>Gesamtfassungsvermögen:</b> ..... m <sup>3</sup>			

**4. Genormter Abflussanschluss (Regel 13)**

4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen und Ölschlamm an Auffanganlagen ausgerüstet, an der ein genormter Abflussanschluss nach Regel 13 angebracht ist.

**5. Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen/Meeresverschmutzungen (Regel 37)**

5.1 Das Schiff führt einen Notfallplan für Ölverschmutzungen nach Regel 37 mit

5.2 Das Schiff führt einen Notfallplan für Meeresverschmutzungen nach Regel 37 Absatz 3 mit

**6. Befreiung**

6.1 Befreiungen von den Vorschriften der Anlage I Kapitel 3 des Übereinkommens sind nach Regel 3 Absatz 1 von der Verwaltung in Bezug auf die unter der (den) Nummer(n)

.....  
 .....  
 .....  
 dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden.

**7. Gleichwertiger Ersatz (Regel 5)**

7.1 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 worden.

□

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

Ausgestellt in .....

(Ort der Ausstellung des Berichts)

.....  
(Tag der Ausstellung)

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten,  
der den Bericht ausfertigt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Nachtrag  
zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung  
(IOPP-Zeugnis)**

**Bericht über Bau und Ausrüstung von 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 die ersten beiden Schiffstypen entsprechend der Einteilung im IOPP-Zeugnis zu verwenden, d. h. "Öltankschiffe" und "Schiffe mit Ladetanks, die keine Öltankschiffe sind und unter Anlage I Regel 2 Absatz 2 des Übereinkommens fallen. Für den dritten Schiffstyp nach der Einteilung im IOPP-Zeugnis ist Formblatt A 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 Der Originalbericht muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine andere Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.
- 4 Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (x) bedeutet "ja" oder "zutreffend", ein Strich (-) bedeutet "nein" oder "nicht zutreffend".
- 5 Sofern nicht etwas anderes angegeben ist, beziehen sich die in diesem Bericht erwähnten Regeln auf die Regeln der Anlage I des Übereinkommens, und die Entschließungen beziehen sich auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Entschließungen.

**1. Angaben zum Schiff**

- 1.1 Name des Schiffes .....
- 1.2 Unterscheidungssignal .....
- 1.3 Heimathafen .....
- 1.4 Bruttoreaumzahl .....
- 1.5 Ladefähigkeit des Schiffes ..... (m<sup>3</sup>)
- 1.6 Tragfähigkeit des Schiffes ..... (Tonnen) (Regel 1 Absatz 23)
- 1.7 Länge des Schiffes ..... (m) (Regel 1 Absatz 19)

## 1.8 Baudaten:

1.8.1 Datum des Bauvertrags .....

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 Umbauvertrags .....

1.9.2 Datum des Umbaubeginns .....

1.9.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus .....

## 1.10 Unvorhergesehene Verzögerungen bei der Ablieferung

1.10.1 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der  
Ablieferung von der Verwaltung als "Schiff, das am oder vor  
dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden ist" entsprechend  
Regel 1 Absatz 28.1 anerkannt worden 1.10.2 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der  
Ablieferung von der Verwaltung als "Öltankschiff, das am oder vor  
dem 1. Juni 1982 abgeliefert worden ist" entsprechend  
Regel 1 Absatz 28.3 anerkannt worden1.10.3 Das Schiff braucht wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der  
Ablieferung nicht den Bestimmungen der Regel 26 zu entsprechen 

## 1.11 Schiffstyp:

1.11.1 Rohöltankschiff 1.11.2 Produktentanker 1.11.3 Produktentanker, der kein Heizöl, schweres Dieselöl entsprechend  
Regel 20 Absatz 2 oder Schmieröl befördert 1.11.4 Rohöl/ Produktentanker 1.11.5 Tank-Massengutschiff 1.11.6 Schiff mit Ladetanks, das kein Öltankschiff ist und unter Anlage I Regel 2  
Absatz 2 des Übereinkommens fällt 1.11.7 Öltankschiff, das nur zur Beförderung der in Regel 2 Absatz 4 genannten  
Produkte bestimmt ist

- 1.11.8 Rohöltankschiff mit COW-System, wird auch als Produktentanker mit CBT-Tanks bezeichnet; als solches wurde ihm ein gesondertes IOPP-Zeugnis ausgestellt
- 1.11.9 Produktentanker mit CBT-Tanks, wird auch als Rohöltankschiff mit COW-System bezeichnet; als solches wurde ihm ein gesondertes IOPP-Zeugnis ausgestellt
- 2. Kontrolleinrichtungen für das Einleiten von Öl aus Maschinenraumbilgen und Brennstofftanks (Regeln 16 und 14)**
- 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 Ölfilteranlage:
- 2.2.1 Ölfilteranlage (15 ppm) (Regel 14 Absatz 6)
- 2.2.2 Ölfilteranlage (15 ppm) mit Alarmvorrichtung und einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung (Regel 14 Absatz 7)
- 2.3 Zulassungsnormen:
- 2.3.1 Die Separator- oder Filteranlage
- .1 ist nach EntschlieÙung A.393(X) zugelassen worden
- .2 ist nach EntschlieÙung MEPC.60(33) zugelassen worden
- .3 ist nach EntschlieÙung MEPC.107(49) zugelassen worden
- .4 ist nach EntschlieÙung A.233(VII) zugelassen worden
- .5 ist nach nationalen Normen zugelassen worden, die nicht auf EntschlieÙung A.393(X) oder A.233(VII) beruhen
- .6 ist nicht zugelassen worden
- 2.3.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach EntschlieÙung A.444(XI) zugelassen worden
- 2.3.3 Das Ölgehaltsmessgerät
- .1 ist nach EntschlieÙung A.393(X) zugelassen worden
- .2 ist nach EntschlieÙung MEPC.60(33) zugelassen worden
- .3 ist nach EntschlieÙung MEPC.107(49) zugelassen worden
- 2.4 Der maximale Durchfluss des Systems beträgt ..... m<sup>3</sup>/h.

2.5 Befreiung von der Anwendung der Regel 14:

2.5.1 Nach Regel 14 Absatz 5 wird das Schiff von der Anwendung der Regel 14 Absatz 1 oder 2 befreit.

Das Schiff wird ausschließlich eingesetzt auf Reisen innerhalb eines oder mehrerer Sondergebiete, nämlich: .....

2.5.2 Auf dem Schiff ist folgender Sammeltank/sind folgende Sammeltanks für das Zurückhalten des gesamten ölhaltigen Bilgenwassers an Bord vorgesehen:

Tank-bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen: .....			m <sup>3</sup>

2.5.3 Anstatt des/der Sammeltanks sind auf dem Schiff Einrichtungen zum Umpumpen des Bilgenwassers in den Sloptank vorgesehen

**3. Einrichtungen für das Zurückhalten und die Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm) (Regel 12) sowie Sammeltanks für Bilgenwasser\***

3.1 Auf dem Schiff sind folgende Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) vorgesehen:

Tank-bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen: .....			m <sup>3</sup>

3.2 Einrichtungen, die zusätzlich zu den Ölschlamm tanks für die Beseitigung von Rückständen vorgesehen sind:

3.2.1 Verbrennungsanlage für Ölrückstände; Durchsatz .... l/h

\* Ein Sammeltank oder Sammeltanks für Bilgenwasser sind nach dem Übereinkommen nicht vorgeschrieben, Eintragungen in die Tabelle unter Absatz 3.3 sind freiwillig.

- 3.2.2 für die Verbrennung von Ölrückständen geeigneter Hilfskessel
- 3.2.3 Tank zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff, Fassungsvermögen ..... m<sup>3</sup>
- 3.2.4 andere anerkannte Einrichtungen: .....
- 3.3 Auf dem Schiff ist folgender Sammel-tank/sind folgende Sammel-tanks für das Zurückbehalten des ölhaltigen Bilgenwassers an Bord vorgesehen:

Tank-bezeichnung	Lage des Tanks		Fassungs-vermögen (m <sup>3</sup> )
	Spanten von – bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
<b>Gesamtfassungsvermögen:</b>			
.....			m <sup>3</sup>

**4. Genormter Abflussanschluss (Regel 13)**

- 4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen und Ölschlamm an Auffanganlagen ausgerüstet, an der ein genormter Abflussanschluss nach Regel 13 angebracht ist.

**5. Bauart (Regeln 18, 19, 20, 23, 26, 27 und 28)**

- 5.1 In Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel 18 müssen auf dem Schiff
  - 5.1.1 SBT-Tanks, PL-Anordnung und COW-System vorgesehen sein
  - 5.1.2 SBT-Tanks und PL-Anordnung vorgesehen sein
  - 5.1.3 SBT-Tanks vorgesehen sein
  - 5.1.4 SBT-Tanks oder COW-System vorgesehen sein
  - 5.1.5 SBT- oder CBT-Tanks vorgesehen sein
  - 5.1.6 die Vorschriften der Regel 13 nicht eingehalten werden
- 5.2 Tanks für getrennten Ballast (SBT):
  - 5.2.1 Auf dem Schiff sind SBT-Tanks nach Regel 18 eingebaut
  - 5.2.2 Auf dem Schiff sind SBT-Tanks nach Regel 18 eingebaut, die in schutzbietender Anordnung (PL) nach Regel 18 Absätze 12 bis 15 ausgeführt sind

5.2.3 SBT-Tanks sind wie folgt angeordnet:

Tank	Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )	Tank	Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )
			<b>Gesamtfassungsvermögen .....m<sup>3</sup></b>

5.3 Eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks (CBT):

5.3.1 Auf dem Schiff sind CBT-Tanks nach Regel 18 Absatz 8 eingebaut, und das Schiff darf als Produktentanker betrieben werden

5.3.2 CBT-Tanks sind wie folgt angeordnet:

Tank	Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )	Tank	Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )
			<b>Gesamtfassungsvermögen .....m<sup>3</sup></b>

5.3.3 Das Schiff ist mit einem gültigen Betriebshandbuch für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks ausgestattet, das folgendes Datum trägt .....

5.3.4 Das Schiff verfügt über gemeinsame Rohrleitungen und Pumpen für das Füllen von Ballast in CBT-Tanks und Ladungsvorgänge mit Ölladung

5.3.5 Das Schiff verfügt über getrennte Rohrleitungen und Pumpen für das Füllen von Ballast in CBT-Tanks

5.4 Tankwaschen mit Rohöl (COW):

5.4.1 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 33 ausgerüstet

5.4.2 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 33 ausgerüstet; die Wirksamkeit des Systems ist jedoch in Übereinstimmung mit Regel 33 Absatz 1 und Nummer 4.2.10 der überarbeiteten COW-Anforderungen (EntschlieÙung A.446(XI) in der Fassung der EntschlieÙungen A.497(XII) und A.897(21)) noch nicht nachgewiesen worden

5.4.3 Das Schiff ist mit einem gültigen Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl ausgestattet, das folgendes Datum trägt .....



- 5.4.4 Obgleich nicht vorgeschrieben, ist das Schiff mit einem COW-System ausgerüstet, das hinsichtlich der Sicherheitsaspekte den überarbeiteten COW-Anforderungen (EntschlieÙung A.446(XI) in der Fassung der EntschlieÙungen A.497(XII) und A.897(21)) entspricht
- 5.5 Befreiung von Regel 18:
- 5.5.1 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 2 Absatz 5 ausschließlich eingesetzt im Verkehr zwischen .....  
.....  
und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 18 befreit
- 5.5.2 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 18 Absatz 10 mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 18 befreit
- 5.6 Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks (Regel 26):
- 5.6.1 Das Schiff muss nach den Vorschriften der Regel 26 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften
- 5.6.2 Das Schiff muss nach den Vorschriften der Regel 26 Absatz 4 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften (siehe Regel 2 Absatz 2)
- 5.7 Unterteilung und Stabilität (Regel 28):
- 5.7.1 Das Schiff muss nach den Vorschriften der Regel 28 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften
- 5.7.2 Informationen und Angaben nach Regel 28 Absatz 5 sind in genehmigter Form an Bord vorhanden
- 5.7.3 Das Schiff muss nach den Vorschriften der Regel 27 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften
- 5.7.4 Informationen und Angaben nach Regel 27 für Tank-Massengutschiffe sind in schriftlicher und von der Verwaltung genehmigter Form an Bord vorhanden
- 5.8 Doppelhüllen-Bauausführung:
- 5.8.1 Das Schiff muss nach Regel 19 gebaut sein; es entspricht den Vorschriften
- .1 des Absatzes 3 (Doppelhüllen-Bauausführung)
- .2 des Absatzes 4 (Tankschiffe mit Zwischendeck 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 19 Absatz 6 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften (Vorschriften über Doppelboden)
- 5.8.3 Das Schiff muss nicht den Vorschriften der Regel 19 entsprechen
- 5.8.4 Das Schiff unterliegt der Regel 20 und
- .1 muss der Regel 19 Absätze 2 bis 5, 7 und 8 und Regel 28 hinsichtlich Absatz 28.6 bis spätestens ..... entsprechen
  - .2 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 20 Absatz 5 gestattet bis .....
  - .3 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 20 Absatz 7 gestattet bis .....
- 5.8.5 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 20
- 5.8.6 Das Schiff unterliegt der Regel 21 und
- .1 muss spätestens bis ..... der Regel 21 Absatz 4 entsprechen
  - .2 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 21 Absatz 5 gestattet bis .....
  - .3 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 21 Absatz 6.1 gestattet bis .....
  - .4 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 21 Absatz 6.2 gestattet bis .....
  - .5 ist nach Regel 21 Absatz 7.2 von der Regel 21 befreit
- 5.8.7 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 21
- 5.8.8 Das Schiff unterliegt der Regel 22 und
- .1 entspricht den Vorschriften der Regel 22 Absatz 2
  - .2 entspricht den Vorschriften der Regel 22 Absatz 3
  - .3 entspricht den Vorschriften der Regel 22 Absatz 5
- 5.8.9 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 22
- 5.9 Unfallbedingte Ölausflussmerkmale
- 5.9.1 Das Schiff entspricht den Vorschriften der Regel 23

6. **Zurückbehalten von Öl an Bord** (Regeln 29, 31 und 32)
- 6.1 Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl:
- 6.1.1 Das Schiff fällt unter Öltankschiffe der Gruppe .....  
nach Entschließung A.496(XII) oder A.586(14) (*Nichtzutreffendes streichen*)
- 6.1.2 Das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl ist  
nach Entschließung MEPC.108(49) zugelassen worden
- 6.1.3 Das System besteht aus:
- .1 Steuereinheit
- .2 Rechneinheit
- .3 Auswerteeinheit
- 6.1.4 Das System ist ausgerüstet mit:
- .1 einer Anlassverblockung
- .2 einer selbsttätigen Abschaltvorrichtung
- 6.1.5 Das Ölgehaltsmessgerät ist nach Entschließung A.393(X), A.586(14)  
oder MEPC.108(49) (*Nichtzutreffendes streichen*) 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
- 6.1.6 Ein Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsystem  
für das Einleiten von Öl ist an Bord vorhanden
- 6.2 Sloptanks
- Das Schiff verfügt über .... besondere(n) Sloptank(s) mit einem Gesamtfassungs-  
vermögen von ..... m<sup>3</sup>, das .... v. H. der Ölladefähigkeit entspricht und damit  
in Übereinstimmung ist mit
- .1 Regel 29 Absatz 2.3
- .2 Regel 29 Absatz 2.3.1
- .3 Regel 29 Absatz 2.3.2
- .4 Regel 29 Absatz 2.3.3

- 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 Entschließung MEPC.5(XIII) zugelassen sind
- 6.4 Befreiungen von Regeln 29, 31 und 32:
- 6.4.1 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 2 Absatz 4 von den Vorschriften der Regeln 29, 31 und 32 befreit
- 6.4.2 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 2 Absatz 2 von den Vorschriften der Regeln 29, 31 und 32 befreit
- 6.5 Ausnahme von Regeln:
- 6.5.1 Nach Regel 3 Absatz 5 wird auf die Einhaltung der Vorschriften der Regeln 31 und 32 durch das Schiff verzichtet. Das Schiff wird ausschließlich eingesetzt für
- .1 besonderen Verkehr nach Regel 2 Absatz 5: .....
- .....
- .2 Reisen in (einem) Sondergebiet(en): .....
- .....
- .3 Reisen innerhalb von 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land außerhalb (eines) (von) Sondergebiet(s)(en) mit einer Dauer von 72 Stunden oder weniger, beschränkt auf: .....
- .....
- 7. Pump-, Leitungs- und Einleiteinrichtungen (Regel 30)**
- 7.1 Die 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 die Abflussöffnungen für das Einleiten von sauberem Ballast ins Meer<sup>1</sup>
- 7.2.1 oberhalb der Wasserlinie
- 7.2.2 unterhalb der Wasserlinie

<sup>1</sup> Nur die Öffnungen angeben, die überwacht werden können.

- 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 30 Absatz 6.5
- 7.3.3 unterhalb der Wasserlinie
- 7.4 Einleiten von Öl aus Ladepumpen und Ölleitungen (Regeln 30 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 Sloptank eingeleitet werden
- .2 Für die Abgabe an Land ist eine besondere Leitung mit geringem Durchmesser vorhanden
- 8. Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen/Meeresverschmutzungen (Regel 37)**
- 8.1 Das Schiff führt einen Notfallplan für Ölverschmutzungen nach Regel 37 mit
- 8.2 Das Schiff führt einen Notfallplan für Meeresverschmutzungen nach Regel 37 Absatz 3 mit
- 9. Befreiung**
- 9.1 Befreiungen von den Vorschriften der Anlage I Kapitel 3 des Übereinkommens sind nach Regel 3 Absatz 1 von der Verwaltung in Bezug auf die unter der (den) Nummer(n)  
 .....  
 .....  
 .....  
 dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden.
- 10. Gleichwertiger Ersatz (Regel 5)**
- 10.1 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 worden.

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

Ausgestellt in .....

(Ort der Ausstellung des Berichts)

.....  
(Tag der Ausstellung)

.....  
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der den Bericht ausfertigt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Anhang III****Muster eines Öltagebuchs****Öltagebuch****Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum****(Alle Schiffe)**

Name des Schiffes:.....

Unterscheidungssignal: .....

Bruttoreaumzahl: .....

Zeitraum vom: ..... bis zum: .....

**Anmerkung:**

Das Öltagebuch Teil I ist auf jedem Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr sowie auf jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, das kein Öltankschiff ist, zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum mitzuführen. Auf Öltankschiffen ist außerdem das Öltagebuch Teil II zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks mitzuführen.

## Einführung

Die folgenden Seiten dieses Abschnitts enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Maschinenraum, die, falls zutreffend, nach Anlage I Regel 17 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 Teil I einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefasst, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Aufzeichnungen im Öltagebuch Teil I sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe des betreffenden Abschnitts und die Kennnummer des jeweiligen Vorgangs einzusetzen, und in die dafür freigelassene Spalte sind 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 Teil I 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 Teil I sind entsprechend zu bewerten.

Im Fall eines unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Öl sind in das Öltagebuch Teil I die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.

Jeder Ausfall bzw. jede Störung der Ölfilteranlage ist im Öltagebuch Teil I einzutragen

Die Eintragungen im Öltagebuch Teil I müssen bei Schiffen, die ein IOPP-Zeugnis mitführen, mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

Das Öltagebuch Teil I ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen ist es an Bord aufzubewahren. Nach der letzten Eintragung muss es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Öltagebuch Teil I an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen oder an ihren Offshore-Umschlagplätzen überprüfen, daraus Abschriften bzw. Kopien jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften bzw. Kopien vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift bzw. Kopie einer Eintragung im Öltagebuch Teil I ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Öltagebuchs Teil I und die Anfertigung einer bescheinigten Abschrift bzw. Kopie durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.



**Verzeichnis der aufzeichnungspflichtigen 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 letzte Mal 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 in m<sup>3</sup>);
  - .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 in m<sup>3</sup>.

**(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 15 ppm-Anlage;
  - .2 Abgabe an Auffanganlagen.
10. Eingeleitete Menge in m<sup>3</sup>.

**(C) Sammlung und Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm und andere Ölrückstände)**

11. Sammlung von Ölrückständen

Menge der an Bord behaltenen Ölrückstände (Ölschlamm und andere Ölrückstände). Die Menge ist einmal je Woche einzutragen<sup>2</sup>. (Das bedeutet, dass die Menge einmal je Woche eingetragen werden muss, auch wenn die Reise mehr als eine Woche dauert):

- .1 Bezeichnung des (der) Tanks: .....
- .2 Fassungsvermögen des (der) Tanks: .....m<sup>3</sup>
- .3 Gesamtmenge der an Bord behaltenen Rückstände: ..... m<sup>3</sup>

12. Methoden der Abgabe bzw. Beseitigung des Rückstands

Mengen der abgegebenen bzw. beseitigten Rückstände, geleerte(n) Tank(s) und an Bord behaltene Menge in m<sup>3</sup> angeben:

- .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)<sup>3</sup>;
- .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).

**(D) Nichtselbsttätiges Einleiten über Bord oder Abgeben bzw. sonstige Beseitigung von Bilgenwasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat**

13. Eingeleitete oder abgegebene bzw. beseitigte Menge<sup>4</sup> in m<sup>3</sup>.

14. Uhrzeit des Einleitens oder der Abgabe bzw. der Beseitigung (Beginn und Beendigung).

15. Methode des Einleitens oder der Abgabe bzw. der Beseitigung:

- .1 über eine 15 ppm-Anlage (Position bei Beginn und Beendigung angeben);

<sup>2</sup> Für Ölschlamm verwendete Tanks, die unter Nummer 3.1 der Formblätter A und B des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis aufgeführt sind.

<sup>3</sup> 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 Teil I 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 Teil I aufbewahrt werden.

<sup>4</sup> Bei eingeleitetem oder abgegebenem bzw. beseitigtem Bilgenwasser aus (einem) Sammeltank(s) Bezeichnung und Fassungsvermögen (des) der Sammeltanks und die im Sammeltank zurückbehaltene Menge angeben

- .2 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)<sup>8</sup>;
- .3 Umpumpen in einen Sloptank oder Sammel-tank (Angabe des (der) Tanks, die in dem (den) Tank(s) behaltene Gesamtmenge in m<sup>3</sup> angeben).

**(E) Selbsttätiges Einleiten über Bord oder Abgeben bzw. sonstige Beseitigung von Bilgenwasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat**

16. Uhrzeit und Schiffposition beim Umstellen des Pumpsystems auf selbsttätigen Betrieb zum Einleiten über Bord über eine 15 ppm-Anlage.
17. Uhrzeit beim Umstellen des Systems auf selbsttätigen Betrieb zum Umpumpen von Bilgenwasser in einen Sammel-tank (Tank angeben).
18. Uhrzeit beim Umstellen des Systems auf Handbetrieb.

**(F) Zustand der Ölfilteranlage**

19. Uhrzeit bei Ausfall des Systems<sup>5</sup>.
20. Uhrzeit bei Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems.
21. Ursachen des Ausfalls.

**(G) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl**

22. Uhrzeit des Vorfalls.
23. Ort oder Schiffposition zur Zeit des Vorfalls.
24. Ungefähre Menge und Sorte des Öls.
25. 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 in metrischen Tonnen 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).

---

<sup>5</sup> Der Zustand der Ölfilteranlage beinhaltet auch die Alarmeinrichtung und die Einrichtung für selbsttätiges Unterbrechen, sofern anwendbar.



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

Name des Schiffes:.....

Unterscheidungssignal: .....

Bruttoreaumzahl: .....

Zeitraum vom: ..... bis zum: .....

**Anmerkung:**

Das Öltagebuch Teil II ist auf jedem Öltankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks mitzuführen. Jedes derartige Öltankschiff hat außerdem das Öltagebuch Teil I zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum mitzuführen.



## Einführung

Die folgenden Seiten dieses Abschnitts enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks, die, falls zutreffend, nach Anlage I Regel 36 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 Teil II einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefasst, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Eintragungen in das Öltagebuch Teil II sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe des betreffenden Abschnitts und die Kennnummer des jeweiligen Vorgangs einzusetzen, und in die leeren Spalten sind 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 gegenzuzeichnen.

Bei Öltankschiffen, die in einem besonderen Verkehr nach Anlage I Regel 2 Absatz 5 von MARPOL 73/78 eingesetzt sind, sind die entsprechenden Eintragungen im Öltagebuch Teil II von der zuständigen Behörde des Hafenstaats mit einer Bestätigung zu versehen<sup>6</sup>.

Das Öltagebuch Teil II 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 bewerten.

Im Fall eines unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Öl sind in das Öltagebuch Teil II die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.

Jeder Ausfall bzw. jede Störung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl ist im Öltagebuch Teil II einzutragen

Die Eintragungen im Öltagebuch Teil II müssen bei Schiffen, die ein IOPP-Zeugnis mitführen, mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

Das Öltagebuch Teil II ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen ist es an Bord aufzubewahren. Nach der letzten Eintragung muss es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Öltagebuch Teil II an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen oder an ihren Offshore-Umschlagplätzen überprüfen, daraus Abschriften bzw. Kopien jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften bzw. Kopien vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift bzw. Kopie einer

<sup>6</sup> Dieser Satz soll nur in das Öltagebuch eines Tankschiffs aufgenommen werden, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist.

Eintragung im Öltagebuch Teil II ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Öltagebuchs Teil II und die Anfertigung einer bescheinigten Abschrift bzw. Kopie durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.



**Verzeichnis der aufzeichnungspflichtigen 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 in m<sup>3</sup> bei 15°C und Gesamtinhalt des (der) Tanks in m<sup>3</sup> 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 in m<sup>3</sup> angeben).

**(C) Löschen von Ölladung**

6. Ort des Löschens.
7. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks.
8. Wurde(n) der (die) Tanks) geleert? (Wenn nicht, zurückbehaltene Menge in m<sup>3</sup> angeben).

**(D) Tankwaschen mit Rohöl (nur bei COW-Tankschiffen)**

(Für jeden mit Rohöl gewaschenen Tank sind Eintragungen vorzunehmen)

9. Hafen, in dem das Tankwaschen mit Rohöl erfolgte bzw. Schiffsposition, falls das Tankwaschen mit Rohöl zwischen zwei Entladehäfen erfolgte.
10. Bezeichnung des (der) gewaschenen Tanks<sup>7</sup>.
11. Anzahl der benutzten Tankwaschmaschinen.
12. Uhrzeit bei Beginn des Tankwaschens.
13. Art des Waschprogramms<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

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. Bemerkungen<sup>9</sup>.

**(E) Füllen von Ladetanks mit Ballast**

18. Schiffsposition bei Beginn und Beendigung des Füllens.
19. Ballastfüllvorgang:
  - .1 Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks;
  - .2 Uhrzeit bei Beginn und Beendigung des Füllens mit Ballast;
  - .3 Menge des aufgenommenen Ballasts (Gesamtmenge des Ballasts in jedem während des Füllvorgangs benutzten Tank in m<sup>3</sup> angeben).

**(F) Füllen von eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Ballast (nur bei CBT-Tankschiffen)**

20. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks.
21. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, in dem dem(den) eigens für sauberen Ballast bestimmte(n) Tank(s) Spülwasser bzw. Hafenballast zugeführt wurde.
22. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, in 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 in m<sup>3</sup> angeben).
24. Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, in dem dem (den) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tank(s) zusätzliches Ballastwasser zugeführt wurde.
25. Uhrzeit und Schiffsposition zu dem Zeitpunkt, in dem die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks und den Lade- und Lenzleitungen geschlossen wurden.
26. Menge des an Bord genommenen sauberen Ballasts in m<sup>3</sup>.

**(G) Reinigung von Ladetanks**

27. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks.

<sup>9</sup> Wurde nicht nach einem der im Betriebs- und Ausrüstungshandbuch angegebenen Programme gewaschen, so sind die Gründe dafür unter Bemerkungen anzugeben.

28. Hafen bzw. Schiffsposition.
29. Dauer der Reinigung.
30. Reinigungsmethode<sup>10</sup>.
31. Die Tankwaschrückstände wurden abgegeben an
  - .1 Auffanganlagen (Hafen und Menge in m<sup>3</sup> angeben)<sup>11</sup>;
  - .2 (einen) Sloptank(s) bzw. (einen) zur Verwendung als Sloptank(s) bestimmte(n) Ladetank(s) (Tank(s) sowie die abgegebene Menge und die Gesamtmenge in m<sup>3</sup> angeben).

**(H) Einleiten bzw. Abgabe von schmutzigem Ballast**

32. Bezeichnung des (der) Tanks.
33. Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens ins Meer.
34. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluss des Einleitens ins Meer.
35. Ins Meer eingeleitete Menge in m<sup>3</sup>.
36. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens.
37. War das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl 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 angeben) Gesamtmenge in m<sup>3</sup> angeben.
40. Abgabe an Auffanganlagen an Land (Hafen und abgegebene Menge in m<sup>3</sup> angeben).

**(I) Einleiten von Wasser aus Sloptanks ins Meer**

41. Bezeichnung des (der) Sloptanks.
42. Absetzzeitraum seit dem letzten Zuführen von Rückständen bzw.

<sup>10</sup> Absprühen mit dem Schlauch, maschinelles Waschen und/oder chemische Reinigung. Bei chemischer Reinigung sollen die betreffenden Chemikalien und die verwendete Menge angegeben werden.

<sup>11</sup> 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 Teil II 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 Teil II aufbewahrt werden.

43. Absetzzeitraum seit dem letzten Einleiten.
  44. Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens.
  45. Feststellung des Gesamtinhalts durch Peilung von der Tankdecke aus bei Beginn des Einleitens.
  46. Feststellung der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser durch Peilung von der Tankdecke aus bei Beginn des Einleitens.
  47. Eingeleitete Hauptmenge in  $m^3$  und Einletrate in  $m^3/h$ .
  48. Eingeleitete Restmenge in  $m^3$  und Einletrate in  $m^3/h$ .
  49. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluss des Einleitens.
  50. War das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl während des Einleitens in Betrieb?
  51. Feststellung der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser durch Peilung von der Tankdecke aus in Meter 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 Absperrventile im Rohrleitungssystem des Schiffes bei Abschluss des Einleitens aus den Sloptanks geschlossen wurden.
- (J) Abgabe bzw. Beseitigung von nicht anderweitig erfassten Rückständen und ölhaltigen Gemischen**
55. Bezeichnung des (der) Tanks.
  56. Aus den einzelnen Tanks abgegebene bzw. beseitigte Menge (zurückbehaltene Menge in  $m^3$  angeben).
  57. Methode der Abgabe bzw. Beseitigung:
    - .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen und abgegebene Menge angeben)<sup>12</sup>;
    - .2 Vermischung mit der Ladung (Menge angeben);

<sup>12</sup> 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 Teil II 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 Teil II aufbewahrt werden.

- .3 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s) (Tank, umgepumpte Menge und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) in m<sup>3</sup> angeben), und
- .4 sonstige Methode (angeben welche; abgegebene bzw. beseitigte Menge in m<sup>3</sup> 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?

**(L) Einleiten von Ballast aus eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks (nur bei CBT-Tankschiffen)**

- 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 in m<sup>3</sup>, die
  - .1 ins Meer eingeleitet wurde oder
  - .2 an eine Auffanganlage abgegeben wurde (Hafen angeben)<sup>13</sup>.
- 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, in dem die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks und den Lade- und Lenzleitungen bei Abschluss der Abgabe bzw. des Einleitens von Ballast geschlossen wurden.

---

<sup>13</sup> 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 Teil II 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 Teil II aufbewahrt werden.

**(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. Ungefähre Menge in  $m^3$  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 in  $m^3$  des übernommenen Ballasts.

80. Bemerkungen.

**(C) 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 abgegeben wurde.

83. Name oder Bezeichnung der Auffanganlage.

84. Gesamtmenge in  $m^3$  des abgegebenen Ballastwassers.

85. Datum, Unterschrift und Stempel des Bediensteten der Hafenbehörde.



Entschließung MEPC.118(52)  
angenommen am 15. Oktober 2004

**Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978  
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973  
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

**(Überarbeitete Anlage II von 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, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

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 das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und 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 des Wortlauts der überarbeiteten Anlage II von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d des Übereinkommens von 1973 die überarbeitete Anlage II von MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die überarbeitete Anlage II von MARPOL 73/78 als am 1. Juli 2006 angenommen



gilt, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;

3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die überarbeitete Anlage II von MARPOL 73/78 nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2007 in Kraft tritt;

4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften der EntschlieÙung und des Wortlauts der ihr als Anlage beigefügten überarbeiteten Anlage II von MARPOL 73/78 zuzuleiten;

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

## ANLAGE

## KAPITEL 1 – ALLGEMEINES

**Regel 1***Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1 Der Ausdruck "Jahresdatum" bezeichnet den Tag und den Monat eines jeden Jahres, die dem Datum des Ablaufs des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut entsprechen.

2 Der Ausdruck "zugehörige Rohrleitungen" bezeichnet die Rohrleitung von der Ansaugstelle in einem Ladetank bis zur Landverbindung, die für das Löschen der Ladung verwendet wird, und schließt alle Rohrleitungen, Pumpen und Filter auf dem Schiff ein, die mit der Entladeleitung in offener Verbindung stehen.

3 Ballastwasser

Der Ausdruck "sauberer Ballast" bezeichnet Ballastwasser, das in einem Tank befördert wird, der, seitdem er das letzte Mal zur Beförderung einer Ladung verwendet worden ist, die einen Stoff der Gruppe X, Y oder Z enthielt, gründlich gereinigt wurde, aus dem die dabei anfallenden Rückstände eingeleitet wurden und der nach den entsprechenden Vorschriften dieser Anlage geleert wurde.

Der Ausdruck "getrennter Ballast" bezeichnet Ballastwasser, das in einen Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder anderen Ladungen als Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen dient, wie sie jeweils in den Anlagen dieses Übereinkommens definiert sind, und der vollständig von dem Ladungs- und Brennstoffsystem getrennt ist.

4 Chemikalien-Codes

Der Ausdruck "Chemikalienschiff-Code" bezeichnet den vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Organisation mit Entschließung MEPC.20(22) angenommenen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als

Massengut in der durch die Organisation geänderten Fassung, sofern solche Änderungen nach Maßgabe des Artikels 16 dieses Übereinkommens über Verfahren zur Änderung eines Anhangs einer Anlage beschlossen und in Kraft gesetzt worden sind.

Der Ausdruck "Internationaler Chemikalienschiff-Code" bezeichnet den vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Organisation mit Entschliebung MEPC.19(22) angenommenen Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut in der durch die Organisation geänderten Fassung, sofern solche Änderungen nach Maßgabe des Artikels 16 dieses Übereinkommens über Verfahren zur Änderung eines Anhangs einer Anlage beschlossen und in Kraft gesetzt worden sind.

5 Der Ausdruck "Wassertiefe" bezeichnet die Kartenwassertiefe.

6 Der Ausdruck "in Fahrt" bedeutet, dass das Schiff auf See auf einem Kurs oder auf Kursen einschließlich einer Abweichung von der kürzesten direkten Route auf einer Reise ist, die aus navigatorischen Gründen so weit wie praktisch durchführbar ein verteiltes Einleiten über eine so große Fläche auf See wie zweckmäßig und durchführbar ermöglicht.

7 Der Ausdruck "flüssige Stoffe" bezeichnet Stoffe, die bei einer Temperatur von 37,8 °C einen absoluten Dampfdruck von höchstens 0,28 MPa (Megapascal) haben.

8 Der Ausdruck "Handbuch" bezeichnet das in Anhang 4<sup>1</sup> dieser Anlage angegebene Muster des Handbuchs für Verfahren und Einrichtungen.

9 "Nächstgelegenes Land". Der Ausdruck "vom nächstgelegenen Land" bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht festgelegt wird, jedoch mit der Maßgabe, dass für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck "vom nächstgelegenen Land" vor der Nordostküste Australiens von einer Linie aus bedeutet, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist,

---

<sup>1</sup> Im englischen und im französischen Wortlaut steht Anhang "6", das Handbuch ist aber in Anhang 4 zu finden.

von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge,  
von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite,  
153°15' östlicher Länge.

10 Der Ausdruck "schädlicher flüssiger Stoff" bezeichnet einen Stoff, der in der Spalte der Verschmutzungsgruppe des Kapitels 17 oder 18 des Internationalen Chemikalien-tankschiff-Codes angegeben oder der nach Regel 6.3 vorläufig in die Gruppe X, Y oder Z eingestuft ist.

11 Der Ausdruck "PPM" ("parts per million") bedeutet  $\text{ml/m}^3$ .

12 Der Ausdruck "Rückstand" bezeichnet einen schädlichen flüssigen Stoff, der übrig blieb und beseitigt werden muss.

13 Der Ausdruck "Rückstand/Wassergemisch" bezeichnet einen Rückstand, dem für irgendeinen Zweck Wasser hinzugefügt wurde (z. B. Tankreinigung, Füllen mit Ballast, Bilgenslops)

14 Bau eines Schiffes

14.1 Der Ausdruck "gebautes Schiff" bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel gelegt ist oder das sich in einem entsprechenden Bauzustand befindet. Ein Schiff, das zu einem Chemikalien-tankschiff umgebaut wird, wird ungeachtet des Baudatums als an dem Tag gebautes Chemikalien-tankschiff angesehen, an dem der Umbau beginnt. Diese Bestimmung über den Umbau gilt nicht für die Änderung eines Schiffes, das alle folgenden Bedingungen erfüllt:

- .1 Das Schiff ist vor dem 1. Juli 1986 gebaut, und
  - .2 das Schiff ist nach dem Chemikaliertankschiff-Code zugelassen, wonach es nur Stoffe befördert, die in dem Code als lediglich die Gefahr einer Verschmutzung verursachende Stoffe bezeichnet sind.
- 14.2 Der Ausdruck "entsprechender Bauzustand" bezeichnet einen Zustand,
- .1 der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen lässt und
  - .2 in dem die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 v.H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.
- 15 Erstarren/Nicht-Erstarren
- 15.1 Der Ausdruck "erstarrender Stoff" bezeichnet einen schädlichen flüssigen Stoff, der
- .1 im Fall eines Stoffes mit einem Schmelzpunkt von weniger als 15° C zum Zeitpunkt des Löschens eine Temperatur von weniger als 5° C über seinem Schmelzpunkt hat, oder
  - .2 im Fall eines Stoffes mit einem Schmelzpunkt von gleich oder mehr als 15° C zum Zeitpunkt des Löschens eine Temperatur von weniger als 10° C über seinem Schmelzpunkt hat.
- 15.2 Der Ausdruck "nicht-erstarrender Stoff" bezeichnet einen schädlichen flüssigen Stoff, der kein erstarrender Stoff ist.
- 16 Tankschiff
- .1 Der Ausdruck "Chemikaliertankschiff" bezeichnet ein Schiff, das zur Beförderung der in Kapitel 17 des Internationalen Chemikaliertankschiff-Codes aufgeführten flüssigen Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet ist.

- .2 Der Ausdruck "NLS-Tankschiff" bezeichnet ein Schiff, das zur Beförderung einer Ladung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet ist; er umfasst ein "Öltankschiff" im Sinne der Anlage I dieses Übereinkommens, wenn dieses für die Beförderung einer Ladung oder Teil einer Ladung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut zugelassen ist.

## 17 Viskosität

- .1 Der Ausdruck "Stoff hoher Viskosität" bezeichnet einen schädlichen flüssigen Stoff der Gruppe X oder Y mit einer Viskosität, die gleich oder höher ist als 50 mPa.s (Millipascalsekunden) bei Lösch-Temperatur.
- .2 Der Ausdruck "Stoff niedriger Viskosität" bezeichnet einen schädlichen flüssigen Stoff, der kein Stoff hoher Viskosität ist.

### **Regel 2**

#### *Anwendung*

- 1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe, die für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut zugelassen sind.
- 2 Wird eine Ladung, die unter Anlage I dieses Übereinkommens fällt, in einem Laderaum eines NLS-Tankschiffs befördert, so gelten auch die entsprechenden Vorschriften der Anlage I.

### **Regel 3**

#### *Ausnahmen*

- 1 Die Vorschriften dieser Anlage für das Einleiten gelten nicht für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von Gemischen, die solche Stoffe enthalten, wenn ein solches Einleiten
  - .1 aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist oder
  - .2 sich aus der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung ergibt,

- .1 sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, und
- .2 sofern nicht der Eigner oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- .3 von der Verwaltung genehmigt ist, weil es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu beschränken. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

#### **Regel 4**

##### *Befreiungen*

1 In Bezug auf Änderungen der Beförderungsvorschriften wegen einer Verschärfung der Einstufung eines Stoffes, gilt Folgendes:

- .1 Bedingt eine Änderung dieser Anlage, des Internationalen Chemikaliens-tankschiff-Codes oder des Chemikaliens-tankschiff-Codes wegen einer Verschärfung der Vorschriften für die Beförderung bestimmter Stoffe Veränderungen am Bau oder an der Ausrüstung oder Einrichtung von Schiffen, so kann die Verwaltung die Anwendung der Änderung auf Schiffe, die vor dem Inkrafttreten der Änderung gebaut worden sind, abändern oder eine bestimmte Zeitlang verzögern, falls die sofortige Anwendung der Änderung als unzumutbar oder undurchführbar betrachtet wird. Eine solche Lockerung wird in Bezug auf jeden einzelnen Stoff festgelegt.
- .2 Die Verwaltung, die bezüglich der Anwendung einer Änderung aufgrund dieses Absatzes eine Lockerung zulässt, legt der Organisation einen Bericht vor, aus dem Angaben über die betreffenden Schiffe, die Ladungen, für deren Beförderung sie zugelassen sind, der Verkehr, in dem jedes einzelne Schiff eingesetzt ist, sowie die Begründung für die Lockerung hervorgehen und der die Befreiung im Zeugnis entsprechend Regel 7 oder Regel 9 wiedergibt; die

Organisation leitet den Bericht an die Vertragsparteien des Übereinkommens zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung weiter.

- .3 Ungeachtet des Vorstehenden kann eine Verwaltung solche Schiffe von den Beförderungsvorschriften der Regel 11 befreien, die für die Beförderung besonders gekennzeichnete pflanzlicher Öle zugelassen sind, welche durch die betreffende Fußnote in Kapitel 17 des IBC-Codes bestimmt sind, vorausgesetzt, das Schiff erfüllt die folgenden Bedingungen:
  - .1 Vorbehaltlich dieser Regel müssen NLS-Tankschiffe alle Vorschriften für Typ 3-Schiffe entsprechend dem IBC-Code erfüllen, ausgenommen die Lage der Ladetanks;
  - .2 aufgrund dieser Regel müssen Ladetanks mit folgenden Abständen im Schiffsinnen liegen. Der Ladetank muss über die gesamte Länge durch Ballasttanks oder andere Räume außer Tanks, die Öl befördern, wie folgt geschützt sein:
    - .1 die Seitentanks oder Räume müssen so angeordnet sein, dass die Ladetanks an keiner Stelle weniger als 760 mm innerhalb der Mallekante der Seitenbeplattung liegen;
    - .2 die Doppelbodentanks oder Räume müssen so angeordnet sein, dass der Abstand zwischen dem Boden des Ladetanks und der Mallekante der Bodenbeplattung, rechtwinklig zur Bodenbeplattung gemessen, nicht weniger als  $B/15$  (m) oder 2,0 m an der Mittellinie beträgt, je nachdem, welcher Wert niedriger ist. Der Mindestabstand beträgt 1,0 m, und
    - .3 die gewährte Befreiung muss im entsprechenden Zeugnis angegeben sein.
- 2 Vorbehaltlich des Absatzes 3 braucht Regel 12.1 auf ein vor dem 1. Juli 1986 gebautes Schiff nicht angewendet zu werden, das auf von der Verwaltung festgelegten, beschränkten Reisen eingesetzt wird zwischen



- .1 Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats oder
  - .2 Häfen oder Umschlagplätzen von Vertragsstaaten.
- 3 Absatz 2 gilt nur für ein vor dem 1. Juli 1986 gebautes Schiff, falls
- .1 jedes Mal, wenn ein Tank, der Stoffe der Gruppe X, Y oder Z oder Gemische enthält, gewaschen oder mit Ballast gefüllt werden muss, der Tank nach einem von der Verwaltung zugelassenen Vorwaschverfahren entsprechend Anhang 6 dieser Anlage gewaschen wird und das Tankwaschwasser an eine Auffanganlage abgegeben wird;
  - .2 später anfallendes Waschwasser oder Ballastwasser an eine Auffanganlage abgegeben oder auf See in Übereinstimmung mit anderen Bestimmungen dieser Anlage eingeleitet wird;
  - .3 die Angemessenheit der zum Zweck dieses Absatzes oben bezeichneten Auffanganlagen in den Häfen oder an den Umschlagplätzen von den Regierungen der Vertragsstaaten, in denen sich die Häfen oder Umschlagplätze befinden, bestätigt wird;
  - .4 bei Schiffen, die für Reisen zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsstaaten eingesetzt werden, die Verwaltung der Organisation Einzelheiten über die Befreiung zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung übermittelt, und
  - .5 in dem in dieser Anlage vorgeschriebenen Zeugnis bestätigt ist, dass das Schiff ausschließlich für solche eingeschränkten Fahrten eingesetzt wird.
- 4 Bei einem Schiff, dessen bauliche und betriebliche Merkmale derart sind, dass ein Aufnehmen von Ballast in Ladetanks nicht notwendig ist und ein Waschen des Ladetanks nur bei Reparatur und Dockung erforderlich ist, kann die Verwaltung Befreiung von den Bestimmungen der Regel 12 gestatten, sofern alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 Der Entwurf, der Bau und die Ausrüstung des Schiffes sind von der Verwaltung unter Beachtung des für das Schiff vorgesehenen Dienstes zugelassen;
- .2 das Abwasser vom Tankwaschen, das möglicherweise vor einer Reparatur oder vor Arbeiten im Trockendock durchgeführt wird, ist an eine Auffanganlage abzugeben, die von der Verwaltung als zweckmäßig angesehen wird;
- .3 das in dieser Anlage vorgeschriebene Zeugnis enthält Angaben über
  - .1 die Zulassung jedes Ladetanks für die Beförderung einer beschränkten Anzahl von Stoffen, die vergleichbar sind und abwechselnd in demselben Tank ohne dazwischen liegende Reinigung befördert werden können, und
  - .2 die Einzelheiten der Befreiung,
- .4 das Schiff führt ein von der Verwaltung zugelassenes Handbuch mit, und
- .5 bei Schiffen, die für Reisen zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsstaaten eingesetzt sind, übermittelt die Verwaltung der Organisation Einzelheiten über die Befreiung zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung.

## **Regel 5**

### *Gleichwertiger Ersatz*

1 Die Verwaltung kann gestatten, dass auf einem Schiff als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte andere eingebaut werden, wenn diese mindestens ebenso wirksam wie die in dieser Anlage vorgeschriebenen sind. Dieses Recht der Verwaltung erstreckt sich nicht auf den Ersatz der in Regeln dieser Anlage vorgeschriebenen Entwurfs- und Baumerkmale durch Betriebsmethoden zur Überwachung des Einleitens schädlicher flüssiger Stoffe als gleichwertiger Ersatz.

2 Die Verwaltung, die nach Absatz 1 eine Einrichtung, einen Werkstoff, eine Vorrichtung oder ein Gerät als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen gestattet, übermittelt der Organisation Einzelheiten darüber zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung.

3 Ungeachtet der Absätze 1 und 2 sind der Bau und die Ausrüstung von Flüssiggastankschiffen, die für die Beförderung der in dem betreffenden Gastankschiff-Code aufgeführten gefährlichen flüssigen Stoffen zugelassen sind, den in den Regeln 11 und 12 enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften unter der Voraussetzung als gleichwertig anzusehen, dass das Gastankschiff alle folgenden Bedingungen erfüllt:

- .1 Das Schiff besitzt ein Eignungszeugnis entsprechend dem anwendbaren Gastankschiff-Code für Schiffe, die für die Beförderung verflüssigter Gase als Massengut zugelassen sind;
- .2 das Schiff besitzt ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut, in dem bestätigt ist, dass das Gastankschiff nur jene schädlichen flüssigen Stoffe befördern darf, die in dem anwendbaren Gastankschiff-Code angegeben und aufgeführt sind;
- .3 das Schiff ist mit Einrichtungen für getrennten Ballast ausgestattet;
- .4 das Schiff ist mit Pump- Leitungseinrichtungen ausgestattet, die entsprechend den Anforderungen der Verwaltung sicherstellen, dass die Menge des in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen verbleibenden Ladungsrückstands nach dem Löschen die jeweils zutreffende Rückstandsmenge entsprechend der Regel 12.1, 12.2 oder 12.3 nicht überschreitet;
- .5 das Schiff führt ein von der Verwaltung zugelassenes Handbuch mit, das gewährleistet, dass keine betriebsbedingte Vermischung von Ladungsrückständen und Wasser stattfindet und dass nach der Anwendung des im Handbuch beschriebenen Lüftungsverfahrens keine Ladungsrückstände im Tank verbleiben.

**KAPITEL 2 – EINSTUFUNG SCHÄDLICHER FLÜSSIGER STOFFE****Regel 6***Einstufung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe*

1 Für die Zwecke der Regeln dieser Anlage werden schädliche flüssige Stoffe in folgende vier Gruppen eingestuft:

- .1 Gruppe X – Schädliche flüssige Stoffe, von denen angenommen wird, dass sie, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden, eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen und dass deshalb das Verbot des Einleitens in die Meeresumwelt gerechtfertigt ist.
- .2 Gruppe Y – Schädliche flüssige Stoffe, von denen angenommen wird, dass sie, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden, eine Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres schädigen, und dass deshalb eine Begrenzung der Beschaffenheit und Menge des Abflusses in die Meeresumwelt gerechtfertigt ist.
- .3 Gruppe Z – Schädliche flüssige Stoffe, von denen angenommen wird, dass sie, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen, und dass deshalb weniger strenge Beschränkungen auf die Beschaffenheit und Menge des Ausflusses in die Meeresumwelt gerechtfertigt ist.
- .4 Sonstige Stoffe – Stoffe, die als OS (Other Substances) in der Spalte der Verschmutzungsgruppe des Kapitels 18 des Internationalen Chemikalienschiff-Codes angegeben sind, die so beurteilt werden und bei denen festgestellt wurde, dass sie nicht in die Gruppe X, Y oder Z im Sinne der Regel 6.1 gehören, weil sie für die Schätze des Meeres, die menschliche Gesundheit, die Annehmlichkeiten oder die sonstigen rechtmäßigen Nutzungen des Meeres derzeit nicht als schädlich betrachtet werden, wenn sie beim

Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden. Das Einleiten von Bilgenwasser, Ballastwasser, sonstigen Rückständen oder Gemischen, die nur als "sonstige Stoffe" bezeichnete Stoffe enthalten, unterliegen keinen Vorschriften dieser Anlage.

2 Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe sind in Anhang I enthalten.

3 Ist die Beförderung eines flüssigen Stoffes als Massengut geplant, der noch nicht nach Absatz 1 eingestuft ist, so legen die Regierungen der an der geplanten Verschiffung beteiligten Vertragsparteien einvernehmlich eine vorläufige Bewertung für die geplante Verschiffung aufgrund der in Absatz 2 genannten Richtlinien fest. Bis zur Erzielung eines vollständigen Einvernehmens zwischen den beteiligten Regierungen darf der Stoff nicht befördert werden. So bald wie möglich, spätestens jedoch dreißig Tage, nachdem eine Einigung erzielt wurde, teilt die Regierung des produzierenden oder verschiffenden Landes, welche das betreffende Einvernehmen angestrebt hat, setzt die Organisation davon in Kenntnis und übermittelt ihr nähere Angaben über den Stoff und die vorläufige Bewertung zum Zweck der jährlichen Mitteilung an alle Vertragsparteien zur Kenntnisnahme. Die Organisation führt ein Register über alle Stoffe dieser Art und ihre vorläufige Bewertung bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Stoffe formal in den IBC-Code aufgenommen werden.

## KAPITEL 3 – BESICHTIGUNGEN UND ZEUGNISAUSSTELLUNGEN

### Regel 7

#### *Besichtigung von Chemikalientankschiffen und Ausstellung von Zeugnissen*

Ungeachtet der Regeln 8, 9 und 10 werden Chemikalientankschiffe, die von Vertragsstaaten dieses Übereinkommens in Übereinstimmung mit dem Internationalen Chemikalientankschiff-Code bzw. dem Chemikalientankschiff-Code besichtigt und mit einem Zeugnis versehen worden sind, so betrachtet, als hätten sie den Regeln entsprochen, und das aufgrund des anwendbaren Codes ausgestellte Zeugnis hat dieselbe Gültigkeit und wird ebenso anerkannt wie das nach Regel 9 ausgestellte Zeugnis.

### Regel 8

#### *Besichtigungen*

1 Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern, unterliegen den nachstehend aufgeführten Besichtigungen:

- .1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das nach Regel 9 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird; diese Besichtigung umfasst eine vollständige Besichtigung seiner Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, soweit das Schiff unter diese Anlage fällt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- .2 einer Erneuerungsbesichtigung in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, sofern nicht Regel 10.2, 10.5, 10.6 oder 10.7 Anwendung findet. Die Erneuerungsbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- .3 einer Zwischenbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahresdatum oder innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem

dritten Jahresdatum des Zeugnisses; sie tritt an die Stelle einer der unter Absatz 1.4 bezeichneten jährlichen Besichtigungen. Die Zwischenbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung und die dazugehörigen Pumpen- und Leitungssysteme in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in dem nach Regel 9 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;

- .4 einer jährlichen Besichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach jedem Jahresdatum des Zeugnisses; sie umfasst eine allgemeine Überprüfung der in Absatz 1.1 genannten Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe und hat die Gewähr dafür zu bieten, dass diese nach Absatz 3 instand gehalten worden sind und unter Berücksichtigung des Einsatzzwecks des Schiffes in zufrieden stellendem Zustand verbleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind in dem nach Regel 9 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;
- .5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die nach Instandsetzungen aufgrund der in Absatz 3 vorgeschriebenen Untersuchungen oder nach wesentlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen durchgeführt wird. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die erforderlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen wirksam durchgeführt worden sind, dass die Werkstoffe und die Ausführung der Arbeiten in jeder Hinsicht einwandfrei sind und dass das Schiff in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entspricht.

2.1 Die Besichtigungen von Schiffen hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigungen entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen.

2.2 Die in Absatz 2.1 genannten anerkannten Stellen müssen die von der Organisation mit EntschlieÙung A.739(18) angenommenen Leitlinien, in der von der Organisation möglicherweise geänderten Fassung, und die von der Organisation mit EntschlieÙung A.789(19) angenommenen Spezifikationen, in der von der Organisation möglicherweise geänderten Fassung, unter der Voraussetzung einhalten, dass solche Änderungen entsprechend Artikel 16

dieses Übereinkommens in Bezug auf das auf diese Anlage anzuwendende Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

2.3 Eine Verwaltung, die Besichtiger ernannt oder Stellen, die Besichtigungen nach Absatz 2.1 durchführen sollen, anerkennt, ermächtigt jeden ernannten Besichtiger und jede anerkannte Stelle mindestens,

- .1 Instandsetzungen an einem Schiff zu verlangen und
- .2 Besichtigungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats darum ersucht werden.

2.4 Die Verwaltung notifiziert der Organisation die jeweiligen Verantwortlichkeiten der ernannten Besichtiger oder anerkannten Stellen sowie die Bedingungen der ihnen übertragenen Befugnis zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens zur Unterrichtung ihrer Bediensteten.

2.5 Stellt ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle fest, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt oder derart ist, dass das Schiff nicht in See gehen kann, ohne eine unvermeidbare Gefahr für die Meeresumwelt darzustellen, so sorgt der Besichtiger oder die Stelle sofort dafür, dass Abhilfemaßnahmen getroffen werden, und benachrichtigt umgehend die Verwaltung. Werden keine Abhilfemaßnahmen getroffen, so soll das Zeugnis eingezogen werden, und die Verwaltung ist sofort zu benachrichtigen; befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort zu benachrichtigen. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats benachrichtigt, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger oder der Stelle jede Unterstützung, deren sie bedürfen, um ihre Pflichten aufgrund dieser Regel zu erfüllen. Gegebenenfalls unternimmt die Regierung des betreffenden Hafenstaats die erforderlichen Schritte, um sicherzustellen, dass das Schiff nicht ausläuft, bis es, ohne eine unvermeidbare Gefahr für die Meeresumwelt darzustellen, in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft weiterzufahren.



2.6 Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und verpflichtet sich, die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu treffen.

3.1 Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung ist so zu erhalten, dass er den Bestimmungen dieses Übereinkommens entspricht, damit sichergestellt ist, dass das Schiff in jeder Hinsicht stets ohne eine unvertretbare Gefahr für die Meeresumwelt in See gehen kann.

3.2 Nach einer Besichtigung des Schiffes aufgrund des Absatzes 1 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder dieser Einrichtungen vorgenommen werden.

3.3 Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Unversehrtheit des Schiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner von dieser Anlage erfassten Ausrüstung wesentlich beeinträchtigt, so hat der Kapitän oder der Eigner des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, die anerkannte Stelle oder den ernannten Besichtigter zu benachrichtigen, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig sind und die Untersuchung veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Absatz 1 erforderlich ist. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so hat der Kapitän oder der Eigner auch sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats zu benachrichtigen, und der ernannte Besichtigter oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, dass die Benachrichtigung stattgefunden hat.

## **Regel 9**

### *Ausstellung oder Bestätigung des Zeugnisses*

1 Jedem Schiff, das für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut vorgesehen ist und das Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder Umschlagplätzen durchführt, wird nach einer erstmaligen Besichtigung oder einer Erneuerungsbesichtigung gemäß Regel 8 ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut ausgestellt.

2 Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt oder bestätigt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

3.1 Die Regierung einer Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut ausstellen oder ausstellen lassen und, sofern angebracht, bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass dieser Anlage entsprochen ist.

3.2 Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

3.3 Ein solches Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat dieselbe Gültigkeit wie ein aufgrund des Absatzes 1 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

3.4 Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut ausgestellt werden.

4 Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut wird in der Form abgefasst, die dem in Anhang 3 dieser Anlage wiedergegebenen Muster entspricht; es muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Einträge auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

## **Regel 10**

### *Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses*

1 Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut darf nur für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden.

2.1 Ungeachtet des Absatzes 1 ist, wenn die Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses durchgeführt wird, das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.

2.2 Wird die Erneuerungsbesichtigung nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.

2.3 Wird die Erneuerungsbesichtigung früher als drei Monate vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.

3 Wird ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Gültigkeit des Zeugnisses über das Datum des Ablaufs hinaus bis zu der in Absatz 1 bestimmten Höchstdauer verlängern, vorausgesetzt, dass die in den Regeln 8.1.3 und 8.1.4 genannten Besichtigungen, die vorzunehmen sind, wenn ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von fünf Jahren ausgestellt wird, ordnungsgemäß durchgeführt werden.

4 Ist eine Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen worden und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die von der Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle das vorhandene Zeugnis bestätigen, und dieses Zeugnis wird für einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens fünf Monaten nach dem Datum des Ablaufs als gültig anerkannt.

5 Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, in dem das Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise nach dem Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis darf um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist nach seiner Ankunft in dem Besichtigungshafen nicht berechtigt, aufgrund der Verlängerung diesen Hafen zu verlassen,

ohne ein neues Zeugnis zu besitzen. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegen darf, bevor die Verlängerung gewährt wurde.

6 Ein Zeugnis, das einem Schiff, welches Reisen von kurzer Dauer durchführt, ausgestellt und nicht nach Absatz 5 verlängert wurde, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Datum des Ablaufs an verlängert werden. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

7 Unter von der Verwaltung zu bestimmenden besonderen Umständen braucht ein neues Zeugnis nicht vom Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses an gültig zu sein, wie es nach Absatz 2.2, Absatz 5 oder Absatz 6 vorgeschrieben ist. Unter diesen besonderen Umständen gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag liegen darf, an dem die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen wurde.

8 Wird eine jährliche Besichtigung oder eine Zwischenbesichtigung vor Ablauf des in Regel 8 festgelegten Zeitabschnitts abgeschlossen,

- .1 so ist das im Zeugnis eingetragene Jahresdatum durch Bestätigung in ein Datum zu ändern, das nicht mehr als drei Monate nach dem Datum liegt, an dem die Besichtigung abgeschlossen wurde;
- .2 so ist die folgende nach Regel 8 erforderliche jährliche Besichtigung oder Zwischenbesichtigung in den in jener Regel vorgeschriebenen Zeitabständen abzuschließen, wobei das neue Jahresdatum angewendet wird;
- .3 so kann das Datum des Ablaufs unverändert bleiben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere jährliche Besichtigungen oder Zwischenbesichtigungen so durchgeführt worden sind, dass die größten Zeitabstände zwischen den Besichtigungen, die nach Regel 8 vorgeschrieben sind, nicht überschritten werden.

9 Ein nach Regel 9 ausgestelltes Zeugnis wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:

- .1 wenn die einschlägigen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel 8.1 bestimmten Zeitabschnitte abgeschlossen werden;
- .2 wenn die Bestätigungen in dem Zeugnis nicht nach Regel 8.1.3 oder 8.1.4 vorgenommen werden;
- .3 sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Regierung sich vergewissert hat, dass das Schiff den Regeln 8.3.1 und 8.3.2 entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich Abschriften des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Abschriften der entsprechenden Besichtigungsberichte.

**KAPITEL 4 – ENTWURF, BAU, ANORDNUNGEN UND AUSRÜSTUNG****Regel 11***Entwurf, Bau, Ausrüstung und Betrieb*

1 Der Entwurf, der Bau, die Ausrüstung und der Betrieb von Schiffen, die für die Beförderung gefährlicher flüssiger Stoffe als Massengut entsprechend Kapitel 17 des Internationalen Chemikaliertankschiff-Codes zugelassen sind, müssen die folgenden Bedingungen erfüllen, um das unkontrollierte Einleiten solcher Stoffe ins Meer auf ein Mindestmaß zu verringern:

- .1 den Internationalen Chemikaliertankschiff-Code, wenn das Chemikaliertankschiff am oder nach dem 1. Juli 1986 gebaut ist, oder
- .2 den Chemikaliertankschiff-Code entsprechend Absatz 1.7.2 jenes Codes
  - .1 bei Schiffen, für die der Bauvertrag am oder nach dem 2. November 1973 geschlossen worden ist, die aber vor dem 1. Juli 1986 gebaut worden sind und die auf Reisen zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien eingesetzt werden, und
  - .2 bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Juli 1983, aber vor dem 1. Juli 1986 gebaut worden sind und ausschließlich auf Reisen zwischen Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, eingesetzt werden;
- .3 den Chemikaliertankschiff-Code entsprechend Absatz 1.7.3 jenes Codes
  - .1 bei Schiffen, für die der Bauvertrag vor dem 2. November 1973 geschlossen worden ist und die auf Reisen zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien eingesetzt werden, und
  - .2 bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 1983 gebaut worden sind und ausschließlich auf Reisen zwischen Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb

des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, eingesetzt werden.

2 In Bezug auf andere Schiffe als Chemikaliertankschiffe oder Flüssiggasttankschiffe, die für die Beförderung gefährlicher flüssiger Stoffe als Massengut entsprechend Kapitel 17 des Internationalen Chemikaliertankschiff-Codes zugelassen sind, hat die Verwaltung geeignete Maßnahmen auf der Grundlage der von der Organisation entwickelten Richtlinien einzuführen, um sicherzustellen, dass Bedingungen vorhanden sind, die das unkontrollierte Einleiten solcher Stoffe ins Meer auf ein Mindestmaß verringern.

### **Regel 12**

#### *Pump-, Leitungs-, Entladeeinrichtungen und Slop tanks*

1 Jedes vor dem 1. Juli 1986 gebaute Schiff ist mit einer Pump- und Leitungseinrichtung auszustatten, um sicherzustellen, dass in jedem zur Beförderung von Stoffen der Gruppe X oder Y zugelassenen Tank keine Rückstandsmenge von mehr als 300 Liter in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen zurückbleibt, und dass in jedem zur Beförderung von Stoffen der Gruppe Z zugelassenen Tank keine Rückstandsmenge von mehr als 900 Liter in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen zurückbleibt. In Übereinstimmung mit Anhang 5 dieser Anlage muss eine Erprobung durchgeführt werden.

2 Jedes am oder nach dem 1. Juli 1986, aber vor dem 1. Januar 2007 gebaute Schiff ist mit einer Pump- und Leitungseinrichtung auszustatten, um sicherzustellen, dass in jedem zur Beförderung von Stoffen der Gruppe X oder Y zugelassenen Tank ist, keine Rückstandsmenge von mehr als 100 Liter in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen zurückbleibt, und dass in jedem zur Beförderung von Stoffen der Gruppe Z zugelassenen Tank keine Rückstandsmenge von mehr als 300 Liter in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen zurückbleibt. In Übereinstimmung mit Anhang 5 dieser Anlage muss eine Erprobung durchgeführt werden.

3 Jedes am oder nach dem 1. Januar 2007 gebaute Schiff ist mit einer Pump- und Leitungseinrichtung auszustatten, um sicherzustellen, dass in jedem zur Beförderung von Stoffen der Gruppe X, Y oder Z zugelassenen Tank keine Rückstandsmenge von mehr als 75 Liter in dem Tank und seinen zugehörigen Rohrleitungen zurückbleibt. In Übereinstimmung mit Anhang 5 dieser Anlage muss eine Erprobung durchgeführt werden.

4 Bei einem vor dem 1. Januar 2007 gebauten anderen Schiff als ein Chemikalien-tankschiff, das die Bedingungen der Pump- und Leitungseinrichtungen für Stoffe der Gruppe Z nach den Absätzen 1 und 2 nicht erfüllen kann, ist keine Rückstandsmenge vorgeschrieben. Die Erfüllung der Vorschrift gilt als erreicht, wenn der Tank so weit wie praktisch möglich geleert ist.

5 Die Pump-Erprobungen nach den Absätzen 1, 2 und 3 müssen von der Verwaltung zugelassen sein. Bei den Pump-Erprobungen ist Wasser als Prüfmedium zu verwenden.

6 Die für die Beförderung von Stoffen der Gruppe X, Y oder Z zugelassenen Schiffe müssen einen oder mehrere unter Wasser liegende Einleitabflüsse haben.

7 Bei für die Beförderung von Stoffen der Gruppe Z zugelassenen Schiffen, die vor dem 1. Januar 2007 gebaut sind, ist ein nach Absatz 6 vorgeschriebener unter Wasser liegender Einleitabfluss nicht zwingend erforderlich.

8 Die unter Wasser liegenden Einleitabflüsse müssen sich im Ladungsbereich in der Nähe der Kimmrundung befinden und so angeordnet sein, dass ein Rückfluss von Rückständen bzw. Wassergemischen durch die Seewasser-Einlässe des Schiffes vermieden wird.

9 Die unter Wasser liegenden Einleitabflüsse müssen so angeordnet sein, dass der in das Meer eingeleitete Rückstand bzw. das Wassergemisch nicht durch die Grenzschicht des Schiffes hindurch austritt. Dazu wird der minimale Durchmesser des Einleitabflusses, wenn das Einleiten senkrecht zur Außenhaut des Schiffes erfolgt, durch die folgende Gleichung bestimmt:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

Hierbei sind: d = minimaler Durchmesser des Einleitabflusses (m),  
 $L_d$  = Entfernung vom vorderen Lot bis zum Einleitabfluss (m),  
 $Q_d$  = die gewählte höchste Rate, mit der das Schiff einen Rückstand bzw. ein Wassergemisch durch den Abfluss ( $m^3/h$ ) einleiten kann.



10 Erfolgt das Einleiten nicht in einem Winkel zur Außenhaut des Schiffes, so ist das Verhältnis in der oben genannten Formel dadurch abzuändern, dass  $Q_d$  durch die senkrecht zur Außenhaut des Schiffes stehende Komponente von  $Q_d$  ersetzt wird.

#### 11 Sloptanks

Obwohl diese Anlage den Einbau von eigens für Slop bestimmte Tanks nicht vorschreibt, können bei bestimmten Waschverfahren Sloptanks erforderlich sein. Ladetanks können als Sloptanks verwendet werden.

## KAPITEL 5 – BETRIEBLICHES EINLEITEN VON RÜCKSTÄNDEN MIT SCHÄDLICHEN FLÜSSIGEN STOFFEN

### Regel 13

#### *Kontrolliertes Einleiten von Rückständen mit schädlichen flüssigen Stoffen*

Vorbehaltlich der Regel 3 muss das kontrollierte Einleiten von Rückständen mit schädlichen flüssigen Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Gemischen, die solche Stoffe enthalten, folgende Bedingungen erfüllen.

#### **1 Vorkehrungen für das Einleiten**

1.1 Das Einleiten ins Meer von Rückständen der den Gruppen X, Y oder Z zugeteilten Stoffe oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern solches Einleiten nicht in vollständiger Übereinstimmung mit den in dieser Anlage enthaltenen anwendbaren betrieblichen Anforderungen vorgenommen wird.

1.2 Bevor ein Vorwasch- oder Einleitverfahren nach dieser Regel durchgeführt wird, muss der betreffende Tank entsprechend den im Handbuch beschriebenen Verfahren so weit wie praktisch möglich geleert sein.

1.3 Das Befördern von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 6 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Gemischen, die solche Rückstände enthalten, ist ebenso verboten wie jedes sich aus der Beförderung solcher Stoffe ergebende Einleiten ins Meer.

#### **2 Standards für das Einleiten**

2.1 Soweit diese Regel das Einleiten ins Meer von Rückständen der Stoffe der Gruppe X, Y oder Z oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Gemischen, die solche Stoffe enthalten, gestatten, gelten die folgenden Standards für das Einleiten:

- .1 Das Schiff ist in Fahrt mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- .2 das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie durch die unter Wasser liegenden Abflussöffnungen, wobei die höchste Rate, für welche die unter Wasser liegenden Abflussöffnungen ausgelegt sind, nicht überschritten werden darf, und
- .3 das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Metern.

2.2 Bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2007 gebaut sind, ist das Einleiten ins Meer von Rückständen der Stoffe der Gruppe Z oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Gemischen, die solche Stoffe enthalten, unterhalb der Wasserlinie nicht zwingend erforderlich.

2.3 Die Verwaltung kann auf die Vorschriften des Absatzes 2.1.3 bei Stoffen der Gruppe Z bezüglich der Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Schiffen verzichten, die ausschließlich auf Reisen in Gewässern eingesetzt sind, die der Souveränität oder Gerichtsbarkeit des Staates unterliegen, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist. Ferner kann die Verwaltung auf dieselben Vorschriften bezüglich Entfernung des Einleitens von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei einem einzelnen Schiff verzichten, das die Flagge seines Staates zu führen berechtigt ist, wenn dieses auf Reisen in Gewässern eingesetzt ist, die der Souveränität oder Gerichtsbarkeit eines angrenzenden Staates unterliegen, nachdem eine schriftliche Vereinbarung über einen Verzicht zwischen den zwei beteiligten Küstenstaaten getroffen worden ist, und unter der Voraussetzung, dass kein Dritter davon betroffen wird. Einzelheiten über eine solche Vereinbarung sind der Organisation innerhalb von dreißig Tagen mitzuteilen, die diese an alle Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls weiteren Veranlassung weiterleitet.

### **3 Lüftung von Ladungsrückständen**

Von der Verwaltung zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank angewendet werden. Diese Verfahren müssen Anhang 7

dieser Anlage entsprechen. Alles später in den Tank eingelassene Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht den Einleitvorschriften dieser Anlage.

#### **4 Befreiung vom Vorwaschen**

Auf Ersuchen des Kapitäns des Schiffes kann die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei eine Befreiung vom Vorwaschen erteilen, wenn sie sich davon überzeugt hat,

- .1 dass der entladene Tank mit demselben oder einem anderen Stoff, der mit dem vorhergehenden vereinbar ist, wieder beladen werden soll und dass der Tank vor dem Laden nicht gewaschen oder mit Ballast gefüllt werden wird;
- .2 dass der entladene Tank auf See weder gewaschen noch mit Ballast gefüllt wird. Das Vorwaschen erfolgt entsprechend dem anwendbaren Absatz dieser Regel in einem anderen Hafen, sofern schriftlich bestätigt worden ist, dass in dem genannten Hafen eine Auffanganlage vorhanden ist, die diesem Zweck entspricht oder
- .3 dass die Ladungsrückstände durch ein Lüftungsverfahren beseitigt werden, das von der Verwaltung entsprechend Anhang 7 dieser Anlage zugelassen ist.

#### **5 Verwendung von Reinigungsmitteln oder Zusätzen**

5.1 Wird ein anderes Waschmittel als Wasser, wie z. B. Mineralöl oder ein chloriertes Lösungsmittel an Stelle von Wasser zum Waschen eines Tanks verwendet, so muss das Einleiten des Waschmittels entweder durch die Bestimmungen der Anlage I oder die der Anlage II geregelt sein, die auf das Waschmittel angewendet würden, wäre es als Ladung befördert worden. Tankwaschverfahren, bei denen solche Waschmittel eingesetzt werden, müssen im Handbuch beschrieben und von der Verwaltung zugelassen sein.

5.2 Werden dem Wasser geringe Mengen von chemischen Reinigungszusätzen (Waschmittelerzeugnisse) beigefügt, um das Tankwaschen zu erleichtern, so dürfen keine Bestandteile von Zusätzen der Verschmutzungsgruppe X verwendet werden; davon ausgenommen sind die Bestandteile, die leicht biologisch abbaubar und in einer Gesamtkonzentration von weniger als 10 vom Hundert des Reinigungszusatzes vorhanden

sind. Neben den für den Tank geltenden Einschränkungen wegen der vorhergehenden Ladung finden keine weiteren Einschränkungen Anwendung.

## **6 Einleiten von Rückständen der Gruppe X**

### **6.1 Vorbehaltlich des Absatzes 1 gelten folgende Bestimmungen:**

- .1 Ein Tank, aus dem ein Stoff der Gruppe X gelöscht worden ist, muss vorgewaschen werden, bevor das Schiff den Löschhafen verlässt. Die dabei anfallenden Rückstände müssen an eine Auffanganlage abgegeben werden, bis die Konzentration des Stoffes des an die Auffanganlage abgegebenen Ausflusses bei oder unter dem Wert von 0,1 Gewichtsprozenten liegt, der sich durch die Analysen der vom Besichtiger aus dem Ausfluss gezogenen Proben ergibt. Ist der geforderte Konzentrationswert erreicht, so muss das verbleibende Tankwaschwasser weiterhin an die Auffanganlage abgegeben werden, bis der Tank leer ist. Im Ladungstagebuch sind über diese Vorgänge entsprechende Eintragungen vorzunehmen und von dem in Regel 16.1 bezeichneten Besichtiger zu bestätigen.
- .2 Jedes nachfolgend in den Tank eingefüllte Wasser darf entsprechend den Standards für das Einleiten nach Absatz 2 ins Meer eingeleitet werden.
- .3 Ist die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei davon überzeugt, dass es unmöglich ist, die Konzentration des Stoffes im Ausfluss zu messen, ohne eine unangemessene Verzögerung für das Schiff zu verursachen, so kann diese Vertragspartei ein anderes Verfahren als gleichwertig anerkennen, damit die vorgeschriebene Konzentration nach Absatz 6.1.1 erreicht wird, mit der Maßgabe,
  - .1 dass der Tank in Übereinstimmung mit einem von der Verwaltung zugelassenen Verfahren entsprechend Anhang 6 dieser Anlage vorgewaschen wird und
  - .2 dass entsprechende Eintragungen in das Ladungstagebuch vorgenommen und von dem in Regel 16.1 bezeichneten Besichtiger bestätigt werden.

## **7 Einleiten von Rückständen der Gruppen Y und Z**

### **7.1 Vorbehaltlich des Absatzes 1 finden folgende Bestimmungen Anwendung:**

- .1 Hinsichtlich der Einleitverfahren für Rückstände der Stoffe Y oder Z sind die Standards für das Einleiten nach Absatz 2 anzuwenden.
- .2 Erfolgt das Löschen eines Stoffes der Gruppe Y oder Z nicht in Übereinstimmung mit dem Handbuch, so muss ein Vorwaschen durchgeführt werden, bevor das Schiff den Löschhafen verlässt, sofern nicht andere Maßnahmen entsprechend den Anforderungen des in Regel 16.1 bezeichneten Besichtigers getroffen werden, um die Ladungsrückstände aus dem Schiff bis auf die in dieser Anlage angegebenen Mengen zu entfernen. Das beim Vorwaschen anfallende Tankwaschwasser muss an eine Auffanganlage des Löschhafens oder eines anderen Hafens mit einer geeigneten Auffanganlage abgegeben werden, sofern schriftlich bestätigt worden ist, dass in dem genannten Hafen eine Auffanganlage vorhanden und für diesen Zweck geeignet ist.
- .3 Bei Stoffen hoher Viskosität oder erstarrenden Stoffen der Gruppe Y ist Folgendes anzuwenden:
  - .1 Ein Vorwaschverfahren entsprechend Anhang 6 muss angewendet werden;
  - .2 der während des Vorwaschens anfallende Rückstand bzw. das Wassergemisch muss an eine Auffanganlage abgegeben werden, bis der Tank leer ist, und
  - .3 jedes danach in den Tank eingefüllte Wasser darf entsprechend den Standards für das Einleiten in Absatz 2 ins Meer eingeleitet werden.

## **7.2 Betriebliche Anforderungen an das Aufnehmen und Abgeben von Ballast**

7.2.1 Nach dem Löschen und, falls erforderlich, nach einem Vorwaschen kann ein Ladetank mit Ballastwasser gefüllt werden. Verfahren für das Einleiten solchen Ballasts sind in Absatz 2 wiedergegeben.

7.2.2 Der Ballast, der in einen Tank eingelassen wurde, welcher in einer Weise gewaschen worden ist, dass der Ballast weniger als 1 ppm des vorher beförderten Stoffes enthält, darf ins Meer ohne Berücksichtigung der Einletrate, der Schiffsgeschwindigkeit und der Lage des Abflusses eingeleitet werden, sofern das Schiff mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt ist und sich in einem Gewässer befindet, dessen Wassertiefe mindestens 25 Meter beträgt. Der erforderliche Reinigungsgrad ist erreicht, wenn ein Vorwaschen entsprechend Anhang 6 durchgeführt worden ist und der Tank anschließend mit einem vollständigen Waschprogramm der Reinigungsmaschine im Fall von Schiffen, die vor dem 1. Juli 1994 gebaut sind, oder mit einer mindestens mit dem Faktor  $k=1,0$  errechneten Wassermenge entspricht, gewaschen worden ist.

7.2.3 Das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast in das Meer unterliegt nicht den Anforderungen dieser Anlage.

## **8 Einleiten im Antarktisgebiet**

8.1 Der Ausdruck "Antarktisgebiet" bezeichnet das Meeresgebiet südlich von 60° südlicher Breite.

8.2 Im Antarktisgebiet ist jedes Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen oder von Gemischen, die derartige Stoffe enthalten, verboten.

### **Regel 14**

#### *Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen*

1 Jedes für die Beförderung von Stoffen der Gruppe X, Y oder Z zugelassene Schiff muss ein von der Verwaltung zugelassenes Handbuch an Bord haben. Das Handbuch muss dem Standard-Muster in Anhang 4 dieser Anlage entsprechen. Im Fall eines in der Auslandsfahrt eingesetzten Schiffes, auf dem die verwendete Sprache weder Englisch,

Französisch noch Spanisch ist, muss der Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

2 Hauptzweck dieses Handbuchs ist es, den Offizieren des Schiffes die physischen Vorkehrungen und alle betrieblichen Verfahren deutlich zu machen, welche die Behandlung von Ladung, Tankreinigung, Behandlung von Slops sowie das Befüllen der Ladetanks mit Ballast und das Entfernen von Ballast betreffen, die befolgt werden müssen, um den Vorschriften dieser Anlage zu genügen.

### **Regel 15**

#### *Ladungstagebuch*

1 Jedes Schiff, auf das diese Anlage Anwendung findet, hat als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert ein Ladungstagebuch nach dem in Anhang 2 vorgegebenen Muster mitzuführen.

2 Nach Abschluss eines in Anhang 2 dieser Anlage aufgeführten Vorgangs ist der Vorgang umgehend in das Ladungstagebuch einzutragen.

3 Im Fall eines unfallbedingten Einleitens eines schädlichen flüssigen Stoffes oder eines Gemischs, das einen solchen Stoff enthält, oder ein Einleiten nach Regel 3 dieser Anlage sind die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür in das Ladungstagebuch einzutragen.

4 Jede Eintragung ist vom Schiffsoffizier oder dem für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizier zu unterschreiben; außerdem ist jede Seite vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Die Eintragungen im Ladungstagebuch müssen bei Schiffen, die ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut oder ein in Regel 7 dieser Anlage bezeichnetes Zeugnis mitführen, mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Werden Einträge auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

5 Das Ladungstagebuch ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen muss es sich an



Bord des Schiffes befinden. Nach der letzten Eintragung muss es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

6 Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Ladungstagebuch an Bord jedes Schiffes, auf das diese Anlage Anwendung findet, während seines Aufenthalts in ihren Häfen überprüfen, daraus Abschriften bzw. Kopien jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften bzw. Kopien vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift bzw. Kopie einer Eintragung im Ladungstagebuch des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Ladungstagebuchs und die Anfertigung einer bescheinigten Abschrift bzw. Kopie durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

**KAPITEL 6 – ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN DURCH HAFENSTAATEN****Regel 16***Überwachungsmaßnahmen*

1 Die Regierung jeder Vertragspartei ernennt oder ermächtigt Besichtiger für die Durchführung dieser Regel. Die Besichtiger führen die Überwachung entsprechend den von der Organisation erarbeiteten Überwachungsverfahren durch.

2 Hat ein von der Regierung einer Vertragspartei ernannter oder ermächtigter Besichtiger überprüft, dass ein Vorgang entsprechend den Vorschriften des Handbuchs durchgeführt worden ist, oder hat er Befreiung von einem Vorwaschen gewährt, so hat er eine entsprechende Eintragung in das Ladungstagebuch vorzunehmen.

3 Der Kapitän eines Schiffes, das für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut zugelassen ist, muss sicherstellen, dass die Regel 13 und die vorliegende Regel befolgt werden und dass das Ladungstagebuch entsprechend Regel 15 ausgefüllt wird, wann immer in jener Regel bezeichnete Vorgänge stattfinden.

4 Ein Tank, in dem ein Stoff der Gruppe X befördert wurde, muss entsprechend Regel 13.6 vorgewaschen werden. Die entsprechenden Einträge über diese Vorgänge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen und von dem in Absatz 1 bezeichneten Besichtiger zu bestätigen.

5 Ist die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei davon überzeugt ist, dass es unmöglich ist, die Konzentration des Stoffes im Ausfluss zu messen, ohne eine unangemessene Verzögerung für das Schiff zu verursachen, so kann diese Vertragspartei das andere Verfahren nach Regel 13.6.3 anerkennen, sofern der in Absatz 1 dieser Regel bezeichnete Besichtiger im Ladungstagebuch bestätigt,

- .1 dass der Tank, seine Pump- und Leitungssysteme geleert worden sind;
- .2 dass das Vorwaschen entsprechend Anhang 6 dieser Anlage durchgeführt worden ist, und

- .3 dass das bei einem solchen Vorwaschen angefallene Tankwaschwasser an eine Auffanganlage abgegeben worden und der Tank leer ist.

6 Auf Ersuchen des Kapitäns des Schiffes kann die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei das Schiff von den Vorschriften des Vorwaschens entsprechend den anwendbaren Absätzen der Regel 13 befreien, wenn eine der Bedingungen der Regel 13.4 erfüllt ist.

7 Eine Befreiung nach Absatz 6 dieser Regel darf von der Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei nur einem Schiff gewährt werden, das auf Reisen zu Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsstaaten dieses Übereinkommens eingesetzt ist. Ist eine solche Befreiung gewährt worden, so muss die entsprechende Eintragung in das Ladungstagebuch von dem in Absatz 1 dieser Regel bezeichneten Besichtigter bestätigt werden.

8 Wird das Entladen nicht entsprechend den Pumpbedingungen für den Tank durchgeführt, die von der Verwaltung zugelassen sind und sich auf Anhang 5 dieser Anlage stützen, so können andere Maßnahmen entsprechend den Anforderungen des in Absatz 1 dieser Regel bezeichneten Besichtigers ergriffen werden, um die Ladungsrückstände aus dem Schiff zu entfernen, bis die in Regel 12 jeweils festgelegten Mengen erreicht sind.

## **9 Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen**

9.1 Ein Schiff, das sich in einem Hafen einer anderen Vertragspartei befindet, unterliegt der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Vertragspartei bezüglich der betrieblichen Anforderungen im Rahmen dieser Anlage, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Verhütung der Meeresverschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe betreffen, nicht vertraut ist.

9.2 Unter den in Absatz 1 dieser Regel genannten Umständen trifft die Vertragspartei alle notwendigen Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis die Lage entsprechend den Vorschriften dieser Anlage behoben worden ist.

9.3 Die in Artikel 5 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Verfahren der Hafenstaatkontrolle gelten auch für diese Regel.

9.4 Diese Regel ist nicht so auszulegen, als schränke sie die Rechte und Pflichten einer Vertragspartei ein, welche die Kontrolle der eigens in diesem Übereinkommen vorgesehenen betrieblichen Anforderungen ausübt.

## KAPITEL 7 – VERHÜTUNG DER VERSCHMUTZUNG INFOLGE EINES EREIGNISSES UNTER BETEILIGUNG SCHÄDLICHER FLÜSSIGER STOFFE

### Regel 17

#### *Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe*

1 Jedes Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 150 und mehr, das für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut zugelassen ist, muss einen von der Verwaltung genehmigten "Bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe" mitführen.

2 Dieser Plan muss auf der Grundlage der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien aufgestellt und in einer oder mehreren Arbeitssprachen verfasst sein, die vom Kapitän und den Schiffsoffizieren verstanden werden. Der Plan muss mindestens Folgendes enthalten:

- .1 das vom Kapitän oder von sonstigen für das Schiff verantwortlichen Personen für die Meldung eines Verschmutzungsereignisses im Zusammenhang mit schädlichen flüssigen Stoffen 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;
- .2 ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit schädlichen flüssigen Stoffen Verbindung aufzunehmen ist;
- .3 eine ausführliche Beschreibung der von den Personen an Bord sofort zu treffenden Maßnahmen, um das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen nach dem Ereignis zu verringern oder zu überwachen;
- .4 die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit staatlichen und kommunalen Behörden.

3 Bei Schiffen, auf die auch Anlage I Regel 37 des Übereinkommens Anwendung findet, kann dieser Plan mit dem in Anlage I Regel 37 des Übereinkommens vorgeschriebenen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen zusammengefasst werden. In einem derartigen Fall wird der Plan als "Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen" bezeichnet.

**KAPITEL 8 – AUFFANGANLAGEN****Regel 18***Auffangananlagen und Einrichtungen für das Löschen von Ladung an Umschlagplätzen*

1 Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, die Einrichtung von Auffangananlagen entsprechend den Erfordernissen der ihre Häfen, Umschlagplätze oder Reparaturhäfen in Anspruch nehmenden Schiffe wie folgt sicherzustellen:

- .1 Häfen und Umschlagplätze mit Schiffs-Ladungsumschlag müssen mit ausreichenden Anlagen ausgestattet sein, die ohne unangemessene Verzögerung für die beteiligten Schiffe infolge der Anwendung dieser Anlage diejenigen Rückstände und Gemische aufnehmen können, die solche Rückstände mit schädlichen flüssigen Stoffen , enthalten, und
- .2 Reparaturhäfen, in denen Reparaturen an NLS-Tankschiffen vorgenommen werden, müssen mit ausreichenden Anlagen ausgestattet sein, die schädliche flüssige Stoffe enthaltende Rückstände und Gemische von Schiffen die diese Häfen anlaufen, aufnehmen können.

2 Die Regierung jeder Vertragspartei bestimmt, welche Arten von Anlagen für die Zwecke des Absatzes 1 in jedem Lade- und Löschhafen, an jedem Umschlagplatz und in jedem Reparaturhafen in ihrem Hoheitsgebiet eingerichtet werden, und notifiziert dies der Organisation.

3 Die Regierungen der Vertragsparteien, deren Küstenlinien an ein Sondergebiet angrenzen, müssen sich gemeinschaftlich auf ein Datum einigen, an dem die Anforderungen in Absatz 1 erfüllt sein werden und ab dem die Vorschriften der anwendbaren Absätze der Regel 13 in Bezug auf jenes Sondergebiet wirksam werden; sie notifizieren der Organisation das so festgelegte Datum mindestens sechs Monate im Voraus mit. Die Organisation wird dann allen Vertragsparteien dieses Datum umgehend mitteilen.

4 Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, sicherzustellen, dass an Umschlagplätzen zum Löschen von Ladung Einrichtungen zur Verfügung gestellt sind, um das Restlenzen der Ladetanks von Schiffen, die schädliche flüssige Stoffe an diesen Umschlagplätzen löschen, zu erleichtern. Die Rückstände in Ladeschläuchen und

Leitungssystemen an dem Umschlagplatz, die schädliche flüssige Stoffe enthalten, die sie von Schiffen übernommen haben, welche diese Stoffe an dem Umschlagplatz löschen, dürfen nicht zum Schiff rückentleert werden.

5 Jede Vertragspartei notifiziert der Organisation zwecks Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien jeden Fall, in dem die in Absatz 1 vorgeschriebenen Anlagen oder die in Absatz 4 dieser Regel vorgeschriebenen Einrichtungen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.



## ANHÄNGE DER ANLAGE II

## Anhang 1

## Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe

Die Stoffe werden Verschmutzungsgruppen zugewiesen, die auf einer Bewertung ihrer Eigenschaften entsprechend dem in der nachstehend angegebenen Tabelle GESAMP-Gefährdungsprofil beruhen:

Regel fall	A1 Bioakkumulation	A2 Bioabbau	B1 akute Toxizität	B2 chronische Toxizität	D3 langfristig gesundheits- schädigende Wirkungen	E2 Auswirkungen auf Meeresflora- und -fauna und benthonische Lebensräume	Verschmut- zungsgruppe
1			$\geq 5$				X
2	$\geq 4$		4				
3		NR	4				
4	$\geq 4$	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	$\geq 4$	NR		Nicht 0			
9				$\geq 1$			
10						Fp, F oder S, wenn anorganisch	
11					CMRTNI		Z
12	Jeder Stoff, der die Kriterien der Regelfälle 1 bis 11 und 13 nicht erfüllt						
13	Alle durch Folgendes gekennzeichneten Stoffe: $\leq 2$ in Spalte A1, R in Spalte A2, leer in Spalte D3, nicht Fp, F oder S (wenn anorganisch) in Spalte E2 und 0 (Null) in allen anderen Spalten des GESAMP-Gefährdungsprofils						

### Verkürzte Legende zum revidierten GESAMP-Gefährdungsbewertungsverfahren

Spalten A und B – Meeresumwelt					
Numerische Gefahrenstufe	A			B	
	Bioakkumulation und Bioabbau			Meerestoxizität	
	A 1* Bioakkumulation		A 2* Bioabbau	B 1* akute Toxizität	B 2* chronische Toxizität
	log Pow	BCF		LC/EC/IC <sub>50</sub> (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 oder > ca. 7	nicht messbar	R: leicht biologisch abbaubar	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0,1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100	NR: nicht leicht biologisch abbaubar	>10 - ≤100	>0,01 - ≤0,1
3	≥3 - <4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0,001 - ≤0,01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0,1 - ≤1	≤0,001
5	≥5	≥4000		>0,01 - ≤0,1	
6				≤0,01	

Spalten C und D – menschliche Gesundheit (toxische Wirkung auf Säugetiere)						
Numerische Gefahrenstufe	C			D		
	akute Toxizität für Säugetiere			Reizung, Verätzung und langfristige gesundheitsschädigende Wirkungen		
	C 1 orale Toxizität LD <sub>50</sub> (mg/kg)	C 2 perkutane Toxizität LD <sub>50</sub> (mg/kg)	C 3 Einatmungs-Toxizität LC <sub>50</sub> (mg/l)	D 1 Reizung und Verätzung der Haut	D 2 Reizung und Verätzung des Auges	D 3* langfristig gesundheits-schädigende Wirkungen
0	>2000	>2000	>20	nicht reizend	nicht reizend	C – krebserzeugend M – erbgutschädigend R – reproduktions-schädigend S – sensibilisierend A – Aspirationsgefahr T – nervenschädigend L – lungenschädigend N – neurotoxisch I – immunotoxisch
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	schwach reizend	schwach reizend	
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	reizend	reizend	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0,5 - ≤2	3 starkreizend oder ätzend 3A ätzend (≤4hr) 3B ätzend (≤1hr) 3C ätzend (≤3m)	stark reizend	
4	≤5	≤50	≤0,5			

Spalte E – Beeinträchtigungen anderer Nutzungen des Meeres			
E 1 Geschmack verderbend	E 2* physikalische Auswirkungen auf Meeresflora- und -fauna und benthonische Lebensräume	E 3 Beeinträchtigung der öffentlichen Erholungsgebiete an der Küste	
		Numerische Gefahrenstufe	Beschreibung und Maßnahmen
NT: nicht Geschmack verderbend (geprüft) T: Prüfung auf verderbenen Geschmack positiv	Fp: dauerhafte Schwebstoffe F: Schwebstoffe S: sinkende Stoffe	0	keine Beeinträchtigung, keine Warnung
		1	leicht störend, Warnung, keine Sperrung der Gebiete
		2	Mäßig störend, mögliche Sperrung der Gebiete
		3	sehr störend, Sperrung der Gebiete

\* Diese Spalten dienen der Bestimmung der Verschmutzungsgruppe.

**ANHANG 2**

**Muster eines Ladungstagebuchs  
für Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern**

**Ladungstagebuch  
für Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern**

Name des Schiffes: .....

Unterscheidungssignal: .....

IMO Nummer: .....

Bruttoreaumzahl: .....

Zeitraum vom: ..... bis zum: .....



**Einführung**

Die folgenden Seiten enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren jedes einzelnen Lade- und Ballasttanks, die nach Regel 15.2 der geänderten Fassung der Anlage II des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL 73/78) in das Ladungstagebuch einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefasst, die jeweils mit einem Buchstaben bezeichnet sind.

Bei Eintragungen in das Ladungstagebuch sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe und die Kennnummer einzusetzen; in die leeren Spalten sind die erforderlichen Einzelangaben in chronologischer Reihenfolge einzutragen.

Nach Abschluss jedes Vorgangs sind die entsprechenden Eintragungen von dem (den) verantwortlichen Offizier(en) und gegebenenfalls von einem von der zuständigen Dienststelle des Staates, in dem das Schiff entladen wird, ermächtigten Besichtiger mit Datum und Unterschrift zu versehen. Nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Ladungstagebuchs vom Kapitän des Schiffes gegenzuzeichnen.

### **Verzeichnis der aufzeichnungspflichtigen Vorgänge**

Eintragungen sind für Betriebsvorgänge aller Stoff-Gruppen erforderlich.

#### **(A) Übernahme der Ladung**

1. Ort der Übernahme.
2. Bezeichnung des (der) Tanks, Bezeichnung des (der) Stoffe(s) und Gruppe(n)

#### **(B) Umpumpen der Ladung**

3. Bezeichnung und Gruppe der umgepumpten Ladung
4. Bezeichnung des (der) Tanks
  - .1 aus:
  - .2 in:
5. Wurde(n) der (die) unter 4.1 genannte(n) Tank(s) geleert?
6. Wenn nicht, die in dem (den) Tank(s) verbleibende Menge

#### **(C) Löschen der Ladung**

7. Ort des Löschens
8. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks
9. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert?
  - .1 Wenn ja, Bestätigung, dass das Verfahren zum Entleeren und Restlenzen in Übereinstimmung mit dem Handbuch des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen durchgeführt worden ist (d. h. Schlagseite, Vertrimmung, Restlenztemperatur),

- .2 wenn nicht, die in dem (den) Tank(s) verbleibende Menge
- 10. Ist nach dem Handbuch des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen eine Vorwäsche mit anschließender Abgabe an Auffanganlagen vorgeschrieben?
- 11. Ausfall des Pump- und/oder Restlenzsystems:
  - .1 Uhrzeit und Art des Ausfalls
  - .2 Ursachen des Ausfalls
  - .3 Uhrzeit bei Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems

**(D) Vorwaschpflicht in Übereinstimmung mit dem Handbuch des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen**

- 12. Bezeichnung des (der) Tanks, des (der) Stoffe(s) und der Gruppe(n)
- 13. Waschverfahren:
  - .1 Anzahl der Waschmaschinen je Tank
  - .2 Dauer des Waschvorgangs (der Waschvorgänge)
  - .3 Heiß-/Kaltwäsche
- 14. Die Vorwaschrückstände wurden abgegeben an
  - .1 eine Auffanganlage im Löschhafen (Hafen angeben)\*
  - .2 eine anderweitige Auffanganlage (Hafen angeben)\*

---

\* Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die abgegebene Menge des Tankwaschwassers sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im Einzelnen angegeben sind. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Ladungstagebuch aufbewahrt werden.

**(E) Reinigen von Ladetanks mit Ausnahme der Pflichtvorwäsche (andere Vorwaschvorgänge, Abschlusswäsche, Lüftung usw.)**

15. Uhrzeit, Bezeichnung des (der) Tanks, Bezeichnung des (der) Stoffe(s) und der Gruppe(n) unter Angabe

.1 des angewendeten Waschverfahrens

.2 des (der) Reinigungsmittel(s) (Angabe des (der) Mittel(s) und der Menge(n))

.3 des angewendeten Lüftungsverfahrens (Angabe der Anzahl der verwendeten Lüfter, Dauer der Lüftung)

16. Das Tankwaschwasser wurde

.1 ins Meer eingeleitet

.2 an eine Auffanganlage abgegeben (Hafen angeben)\*

.3 in einen Sloptank umgepumpt (Tank angeben).

**(F) Einleiten von Tankwaschwasser ins Meer**

17. Bezeichnung des (der) Tanks

.1 Wurde Tankwaschwasser während der Tankreinigung eingeleitet?  
Wenn ja, Angabe der Einletrate

.2 Wurde Tankwaschwasser aus einem Sloptank eingeleitet?  
Wenn ja, Angabe der Menge und Einletrate

18. Uhrzeit bei Beginn und Ende des Pumpens

19. Schiffsgeschwindigkeit während des Einleitens



**(G) Füllen von Ladetanks mit Ballast**

- 20. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks
- 21. Uhrzeit bei Beginn des Füllens

**(H) Einleiten bzw. Abgabe von Ballastwasser aus Ladetanks**

- 22. Bezeichnung des (der) Tanks
- 23. Einleiten bzw. Abgabe von Ballast
  - .1 ins Meer
  - .2 an Auffanganlagen (Hafen angeben)\*
- 24. Uhrzeit bei Beginn und Ende des Einleitens von Ballast
- 25. Schiffsgeschwindigkeit während des Einleitens

**(I) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten**

- 26. Uhrzeit des Vorfalls
- 27. Ungefähre Menge, Stoff(e) und Gruppe(n)
- 28. Umstände des Einleitens oder Entweichens und allgemeine Bemerkungen.

---

\* Der Kapitän des Schiffes soll vom Betreiber der Auffanganlage, zu der auch Leichter und Tankfahrzeuge gehören, eine Quittung oder Bescheinigung erhalten, in der die abgegebene Menge des Tankwaschwassers sowie Tag und Uhrzeit der Abgabe im Einzelnen angegeben sind. Die Quittung oder Bescheinigung soll zusammen mit dem Ladungstagebuch aufbewahrt werden.

**(J) Überwachung durch ermächtigte Besichtiger**

29. Angabe des Hafens
30. Bezeichnung des (der) Tanks, Bezeichnung des (der) Stoffe(s) und Gruppe(n) bei Abgabe an Land
31. Wurden Tank(s), Pumpe(n) und Rohrleitungssystem(e) geleert?
32. Wurde eine Vorwäsche nach dem Handbuch des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen durchgeführt?
33. Wurde das Tankwaschwasser aus dem Vorwaschverfahren an Land gegeben, und ist der Tank leer?
34. Es wurde eine Befreiung von der Vorwaschpflicht erteilt
35. Gründe für die Befreiung
36. Name und Unterschrift des ermächtigten Besichtigers
37. Organisation, Unternehmen oder Behörde, für die der Besichtiger tätig ist

**(K) Weitere betriebliche Vorgänge und Bemerkungen**



**Anhang 3****Muster für das Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung  
bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut\*****Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung  
bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut**

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen in der jeweils geltenden Fassung, (im Folgenden als Übereinkommen bezeichnet) im Namen der Regierung

.....  
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch .....

(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten  
zuständigen Person oder Stelle)

**Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes .....

Unterscheidungssignal .....

IMO Nummer† .....

Heimathafen .....

Bruttoreaumzahl .....

\* Das NLS-Zeugnis muss mindestens in Englisch, Französisch und Spanisch ausgestellt sein. Werden Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates vorgenommen, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

† Es wird auf das von der Organisation mit EntschlieÙung A.600(15) angenommene "IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System" verwiesen.

Hiermit wird bescheinigt, dass

1. das Schiff in Übereinstimmung mit Anlage II Regel 8 des Übereinkommens besichtigt worden ist,
2. die Besichtigung ergeben hat, dass Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnungen und Werkstoffe des Schiffes sowie deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Anlage II des Übereinkommens entspricht,
3. das Schiff ein nach Anlage II Regel 14 des Übereinkommens vorgeschriebenes Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen mitführt, und dass die im Handbuch beschriebenen Einrichtungen und Ausrüstungen des Schiffes in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind,
4. das Schiff den Vorschriften der Anlage II von MARPOL 73/78 für die Beförderung von Massengut der nachstehend aufgeführten schädlichen flüssigen Stoffe entspricht, vorausgesetzt, dass alle einschlägigen Vorschriften der Anlage II des Übereinkommens befolgt werden.

Schädliche flüssige Stoffe	Beförderungs- bedingungen (Tanknummern usw.)	Verschmutzungs- Einstufung
Fortsetzung auf weiteren mit Datum und Unterschrift versehenen Blättern		

Dieses Zeugnis gilt bis zum ..... vorbehaltlich der Besichtigungen nach Anlage II Regel 8 des Übereinkommens.

Tag des Abschlusses der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht: .....

Ausgestellt in .....

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

.....  
(Tag der Ausstellung)

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)



**Jährliche Besichtigung/Zwischenbesichtigung nach Regel 10.8.3**

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer jährlichen Besichtigung/Zwischenbesichtigung\* nach Anlage II Regel 10.8.3 des Übereinkommens festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verlängerung des Zeugnisses nach Regel 10.3 bei einer Geltungsdauer von weniger als 5 Jahren**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage II Regel 10.3 des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung gemäß Regel 10.4 nach Abschluss der Erneuerungsbesichtigung**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage II Regel 10.4 des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

---

\* Nichtzutreffendes bitte streichen

**Bestätigung der Verlängerung der Geltungsdauer des Zeugnisses bis zur Ankunft des Schiffes im Besichtigungshafen beziehungsweise der Verlängerung um eine Nachfrist in Anwendung der Regeln 10.5 oder 10.6**

Dieses Zeugnis wird nach Anlage II Regel 10.5 oder 10.6\* des Übereinkommens bis zum ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verschiebung des Jahresdatums in Anwendung der Regel 10.8**

Nach Anlage II Regel 10.8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den: .....

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Nach Anlage II Regel 10.8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den: .....

Gezeichnet .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

---

\* Nichtzutreffendes bitte streichen



ANHANG 4  
STANDARD-MUSTER FÜR DAS  
HANDBUCH ÜBER VERFAHREN UND VORKEHRUNGEN

*Anmerkung 1:* Das Muster besteht aus einer standardisierten Einführung und einem Verzeichnis der Absatzüberschriften der einzelnen Abschnitte. Dieser standardisierte Teil ist in dem Handbuch für jedes einzelne Schiff wiederzugeben. Nach diesem Teil folgt der Inhalt der einzelnen auf das jeweilige Schiff ausgearbeiteten Abschnitte. Trifft ein bestimmter Abschnitt nicht zu, so ist an der betreffenden Stelle der Vermerk "Nicht zutreffend" einzutragen, damit auf jeden Fall eine Unterbrechung der durch das Muster vorgeschriebenen fortlaufenden Nummerierung vermieden wird. An allen Stellen, an denen der Wortlaut *kursiv* gesetzt ist, sind die für das betreffende Schiff vorgeschriebenen Angaben einzutragen. Je nach Bauart, Fahrtgebiet und der Art der voraussichtlich beförderten Ladung wird der Inhalt dieser Abschnitte von Schiff zu Schiff unterschiedlich sein. An allen Stellen, an denen im standardisierten Muster der Wortlaut nicht *kursiv* gesetzt ist, ist der Wortlaut ohne jede Änderung in das Handbuch zu übertragen.

*Anmerkung 2:* Schreibt die Verwaltung Angaben und betriebliche Anweisungen zusätzlich zu denjenigen, die im Standard-Muster genannt sind, vor oder lässt sie das Hinzufügen solcher Angaben und Anweisungen zu, so sind diese in den Ergänzungsteil D des Handbuchs aufzunehmen.

STANDARD-MUSTER

HANDBUCH ÜBER VERFAHREN UND VORKEHRUNGEN NACH ANLAGE II VON  
MARPOL 73/78

Name des Schiffes: .....

Unterscheidungssignal: .....

IMO-Nummer: .....

Heimathafen: .....

Genehmigungsstempel der Verwaltung:

## EINFÜHRUNG

1 Das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (im Folgenden als "MARPOL 73/78" bezeichnet) wurde geschaffen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt durch das Einleiten von Schadstoffen oder solche Stoffe enthaltenden Ausflüssen von Schiffen ins Meer zu verhüten. Zur Erreichung seiner Ziele enthält MARPOL 73/78 sechs Anlagen, in denen sich ausführliche Anweisungen für den Umgang mit sechs Hauptgruppen von Schadstoffen an Bord sowie für deren Einleiten ins Meer beziehungsweise deren Freisetzung in die Atmosphäre befinden; hierbei handelt es sich um Anlage I (Mineralöl), Anlage II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe), Anlage III (Schadstoffe, die in verpackter Form auf See befördert werden), Anlage IV (Schiffsabwasser), Anlage V (Schiffsmüll) und Anlage VI (Luftverschmutzung).

2 In Anlage II Regel 13 von MARPOL 73/78 (im Folgenden als "Anlage II" bezeichnet) wird das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen der Gruppen X, Y und Z sowie von Ballastwasser, Tankwaschwasser und sonstigen Rückständen oder solche Stoffe enthaltenden Gemischen ins Meer verboten, es sei denn, dies erfolgt unter bestimmten Bedingungen, insbesondere in Übereinstimmung mit Verfahren und Vorkehrungen, die auf bestimmten von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ausgearbeiteten Standards beruhen, um zu gewährleisten, dass die für jede einzelne Gruppe festgelegten Kriterien eingehalten werden.

3 Anlage II verlangt, dass jedes Schiff, das für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut zugelassen ist, ein Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen mitzuführen hat, das im Folgenden als "Handbuch" bezeichnet wird.

4 Dieses Handbuch ist nach Maßgabe der Anlage II Anhang 4 erstellt worden; es befasst sich mit den auf die Meeresumwelt bezogenen Aspekten der Reinigung von Ladetanks und des Einleitens von Rückständen und Gemischen aus diesen Betriebsvorgängen. Das Handbuch ist kein Sicherheitsratgeber; zur Bewertung von speziellen Sicherheitsrisiken wird auf andere Veröffentlichungen verwiesen.

5 Zweck des Handbuchs ist es, die Vorkehrungen und Ausrüstungsgegenstände darzustellen, die zur Erfüllung der Vorschriften der Anlage II erforderlich sind, sowie den Schiffsoffizieren alle betrieblichen Vorgänge hinsichtlich Ladungsumschlag, Tankreinigung,

Umgang mit Ölschlamm, Einleiten von Rückständen sowie Aufnahme und Abgabe von Ballast deutlich zu machen, die zu beachten sind, um die Vorschriften der Anlage II zu erfüllen.

6 Zusätzlich wird dieses Handbuch zusammen mit dem Ladungstagebuch des Schiffes und dem Zeugnis nach Anlage II\* von den Verwaltungen zu Kontrollzwecken benutzt, um sicherzustellen, dass das betreffende Schiff die Vorschriften der Anlage II in vollem Umfang erfüllt.

7 Der Kapitän hat sicherzustellen, dass keine Ladungsrückstände oder Stoffe der Stoffgruppen X, Y oder Z enthaltenden Gemische aus Rückständen und Wasser, die, ins Meer eingeleitet werden, sofern dieses Einleiten nicht in vollständiger Übereinstimmung mit den im vorliegenden Handbuch dargestellten betrieblichen Verfahren geschieht.

8 Das vorliegende Handbuch ist von der Verwaltung genehmigt worden; ohne vorherige Genehmigung der Verwaltung darf es in keinem Punkt geändert oder revidiert werden.

---

\* Dieser Hinweis bezieht sich lediglich auf das für das betreffende Schiff tatsächlich ausgestellte Zeugnis, das heißt: entweder auf das Internationale Zeugnis zur Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut, auf das Zeugnis der Eignung für die Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder auf das Internationale Zeugnis der Eignung für die Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.

**VERZEICHNIS DER ABSCHNITTE**

- 1 Die Hauptpunkte der Anlage II von MARPOL 73/78
- 2 Beschreibung der Ausrüstung des Schiffes und der Vorkehrungen auf dem Schiff
- 3 Verfahren für das Löschen der Ladung und das Lenzen der Tanks
- 4 Verfahren bezüglich der Tankreinigung, des Einleitens von Rückständen sowie der Aufnahme und der Abgabe von Ballast
- 5 Angaben und Verfahren

## **ABSCHNITT 1 Die Hauptmerkmale der Anlage II von MARPOL 73/78**

1.1 Anlage II gilt für alle Schiffe, die gefährliche flüssige Stoffe als Massengut befördern. Stoffe, die eine Bedrohung für die Meeresumwelt darstellen, sind in die drei Gruppen X, Y und Z eingeteilt. Stoffe der Gruppe X stellen die größte Bedrohung für die Meeresumwelt dar, wohingegen Stoffe der Gruppe Z die geringste Gefährdung darstellen.

1.2 Anlage II verbietet das Einleiten sämtlicher Ausflüsse ins Meer, die unter eine dieser Gruppen fallende Stoffe enthalten, sofern das Einleiten nicht unter Bedingungen erfolgt, die für jede Stoffgruppe genau festgelegt sind. Zu diesen Bedingungen zählen je nach Einzelfall zum Beispiel

- .1 die höchstzulässige Menge je Tank an Stoffen, die ins Meer eingeleitet werden dürfen;
- .2 die Geschwindigkeit des Schiffes während des Einleitens;
- .3 der Mindestabstand vom nächstgelegenen Land während des Einleitens;
- .4 die Mindest-Wassertiefe auf See während des Einleitens;
- .5 die Notwendigkeit, unterhalb der Wasserlinie einzuleiten.

1.3 Für bestimmte als "Sondergebiete" ausgewiesene Meeresgebiete gelten strengere Einleitkriterien. Im Sinne der Anlage II ist das Antarktische Gebiet ein Sondergebiet.

1.4 Anlage II schreibt vor, dass jedes Schiff mit Pump- und Leitungseinrichtungen ausgestattet sein muss, durch die sichergestellt ist, dass kein für die Beförderung von Stoffen der Gruppe X, Y oder Z bestimmter Tank nach dem Löschen der Ladung eine größere Rückstandsmenge enthält als in der Anlage angegeben. Bei jedem Tank, der für die Beförderung solcher Stoffe vorgesehen ist, muss die Rückstandsmenge durch Berechnung festgestellt werden. Nur wenn die festgestellte Rückstandsmenge geringer ist als in Anlage II vorgeschrieben, darf der betreffende Tank für die Beförderung von Stoffen der Gruppe X, Y oder Z zugelassen werden.

1.5 Neben den vorstehend aufgeführten Bedingungen besteht eine wichtige Vorschrift der Anlage II darin, dass das Einleiten bestimmter Ladungsrückstände sowie bestimmte Tankwasch- und -lüftungsvorgänge nur in Übereinstimmung mit genehmigten Verfahren und Vorkehrungen erfolgen dürfen.

1.6 Zur Erfüllung des Absatzes 1.5 enthält das vorliegende Handbuch in Abschnitt 2 alle Angaben über die Ausrüstung des Schiffes und die Vorkehrungen auf dem Schiff, in Abschnitt 3 eine Darstellung der Betriebsverfahren für das Löschen der Ladung und das Lenzen der Tanks sowie in Abschnitt 4 eine Beschreibung der Verfahren für das Einleiten von Ladungsrückständen, für das Tankwaschen, für das Sammeln des Ölschlammes sowie für die Aufnahme und Abgabe von Ballast entsprechend den Stoffen, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist.

1.7 Werden die im vorliegenden Handbuch dargestellten Verfahren eingehalten, so ist sichergestellt, dass das Schiff alle einschlägigen Vorschriften der Anlage II von MARPOL 73/78 erfüllt.

## **ABSCHNITT 2 Beschreibung der Ausrüstung des Schiffes und der Vorkehrungen auf dem Schiff**

2.1 Dieser Abschnitt enthält alle Angaben über die Ausrüstung des Schiffes und die Vorkehrungen auf dem Schiff, die erforderlich sind, um die Mannschaft in die Lage zu versetzen, die Betriebsverfahren entsprechend den Abschnitten 3 und 4 zu befolgen.

### **2.2 Allgemeine Anordnung des Schiffes und Beschreibung der Ladetanks**

*Dieser Abschnitt enthält eine kurze Beschreibung des Ladungsbereichs des Schiffes mit den Hauptmerkmalen der Ladetanks sowie deren Lage im Schiff.*

*In diesem Abschnitt müssen unter anderem auch Strich- oder schematische Zeichnungen enthalten sein, in denen die allgemeine Anordnung des Schiffes sowie die Lage und die Nummerierung der Ladetanks und der Heizeinrichtungen dargestellt sind.*

### 2.3 **Beschreibung der Ladungs-, Pump- und Leitungseinrichtungen und des Restlenzs-systems**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der Ladungs-, Pump- und Leitungseinrichtungen und des Restlenzs-systems. In diesem Abschnitt müssen unter anderem auch Strich- oder schematische Zeichnungen enthalten sein, in denen Folgendes dargestellt ist und, soweit nötig, schriftliche Erklärungen beigefügt sind:*

- .1 die Ladeleitungseinrichtungen mit Angabe des jeweiligen Durchmessers;*
- .2 die Ladungspumpeinrichtungen mit Angabe der Durchsatzkapazität der Pumpen;*
- .3 die Leitungseinrichtungen des Restlenzs-systems mit Angabe des jeweiligen Durchmessers;*
- .4 die Pumpeinrichtungen des Restlenzs-systems mit Angabe der Durchsatzkapazität der Pumpen;*
- .5 die Anordnung der Ansaugstellen von Lade- und Restlenzleitungen innerhalb jedes Ladetanks;*
- .6 die Lage und das Fassungsvermögen des Pumpenbrunnens, falls vorhanden;*
- .7 die Entwässerungs- und Restlenz- oder Spülvorrichtungen;*
- .8 die Menge und der Arbeitsdruck des gegebenenfalls für das Spülen der Leitung benötigten Stickstoffs oder der für diesen Zweck benötigten Luft.*

### 2.4 **Beschreibung der Ballasttanks, der Ballastpump- und der Ballastleitungseinrichtungen**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der Ballasttanks sowie der Ballastpump- und Ballastleitungseinrichtungen.*

*Der Abschnitt muss Strich- oder schematische Zeichnungen und Tabellen enthalten, in denen Folgendes dargestellt ist:*



- .1 *die allgemeine Anordnung des Schiffes, in der die Tanks für getrennten Ballast und die als Ballasttanks zu benutzenden Ladetanks samt Angabe ihres Fassungsvermögens (in Kubikmeter) dargestellt sind;*
- .2 *die Ballastleitungseinrichtungen;*
- .3 *die Durchsatzkapazität der Pumpen für diejenigen Ladetanks, die auch als Ballasttanks benutzt werden können, und*
- .4 *sämtliche Verbindungen zwischen den Ballastleitungseinrichtungen und dem Auslasssystem unterhalb der Wasserlinie.*

**2.5 Beschreibung der eigens für Ölschlamm bestimmten Tanks samt der dazugehörigen Pump- und Leitungseinrichtungen**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung des oder der gegebenenfalls vorhandenen eigens für Ölschlamm bestimmten Tanks samt der dazugehörigen Pump- und Leitungseinrichtungen. Der Abschnitt muss Strich- oder schematische Zeichnungen enthalten, in denen Folgendes dargestellt ist:*

- .1 *welche Tanks eigens für Ölschlamm bestimmt sind mit Angabe ihres Fassungsvermögen;*
- .2 *die Pump- und Leitungseinrichtungen aller eigens für Ölschlamm bestimmten Tanks mit Angabe des Leitungsdurchmessers sowie deren Verbindung zur Abflussöffnung für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie.*

**2.6 Beschreibung des Abflusssystems unterhalb der Wasserlinie für das Einleiten von Ausflüssen, die schädliche flüssige Stoffe enthalten**

*Dieser Abschnitt enthält Angaben über die Lage beziehungsweise die Anordnung und die maximale Durchsatzkapazität der Abflussöffnung(en) sowie über die Verbindungen von den Lade- und Sloptanks zu dieser beziehungsweise diesen Abflussöffnungen. Der Abschnitt muss Strich- oder schematische Zeichnungen enthalten, in denen Folgendes dargestellt ist:*

- .1 *die Lage und Anzahl der Abflussöffnungen für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie;*
- .2 *die Verbindungen zur Abflussöffnung für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie;*
- .3 *die Lage der Seewassereinlässe im Verhältnis zu den Abflussöffnungen für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie.*

## **2.7 Beschreibung der Vorrichtungen für das Anzeigen und Aufzeichnen der Einletrate**

– gestrichen –

## **2.8 Beschreibung des Ladetank-Lüftungssystems**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung des Ladetank-Lüftungssystems.*

*Der Abschnitt muss Strich- oder schematische Zeichnungen und Tabellen enthalten, in denen Folgendes dargestellt ist und erforderlichenfalls durch schriftliche Erklärungen ergänzt wird:*

- .1 *die schädlichen flüssigen Stoffe, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist, soweit diese Stoffe einen Dampfdruck von mehr als 5 kPa (Kilopascal) bei 20 Grad Celsius aufweisen und die Ladetanks durch Lüften gereinigt werden können; sie sind im Handbuch unter Nummer 4.4.10 aufzuführen;*
- .2 *die Rohrleitungen und Gebläse für das Lüften;*
- .3 *die Lage der Lüftungsöffnungen;*
- .4 *die mindestens erforderliche Durchsatzrate des Lüftungssystems für die ausreichende Lüftung des Tankbodens und aller Teile des betreffenden Ladetanks;*

- .5 *die Lage der schiffbaulichen Verbände innerhalb des betreffenden Tanks, die sich auf das Lüften auswirken;*
- .6 *die für das Lüften von Ladeleitungssystem, Pumpen und Filtern angewandte Methode und*
- .7 *die Mittel, durch die sichergestellt wird, dass die Tanks nach dem Lüften auch wirklich trocken sind.*

## 2.9 **Beschreibung der Tankwaschvorrichtungen und des Tankwaschwasser-Heizsystems**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der Tankwaschvorrichtungen, des Tankwaschwasser-Heizsystems und der gesamten erforderlichen Tankwaschausrüstung.*

*Der Abschnitt muss Strich- oder schematische Zeichnungen sowie Tabellen oder graphische Darstellungen enthalten, in denen Folgendes dargestellt ist:*

- .1 *die Leitungsvorrichtungen für das Tankwaschen mit Angabe des jeweiligen Leitungsdurchmessers;*
- .2 *die Art der Tankreinigungsmaschinen mit Angabe ihres Fassungsvermögens und des nominellen Arbeitsdrucks;*
- .3 *die höchste Anzahl an Tankreinigungsmaschinen, die gleichzeitig betrieben werden können;*
- .4 *die Lage der Decksöffnungen für das Waschen der Ladetanks;*
- .5 *die Anzahl an Tankreinigungsmaschinen und Angaben ihrer Lage, durch die sichergestellt ist, dass die Wände der Ladetanks vollständig erfasst werden;*
- .6 *die Höchstmenge an Waschwasser, das durch die installierte Heizung auf 60° C erhitzt werden kann;*
- .7 *die höchste Anzahl an Tankreinigungsmaschinen, die gleichzeitig mit einer Waschwassertemperatur von 60° C betrieben werden können.*

### **ABSCHNITT 3      Verfahren für das Löschen der Ladung und das Lenzen der Tanks**

3.1    Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der Betriebsverfahren, die beim Löschen der Ladung und beim Lenzen der Tanks einzuhalten sind, damit die Erfüllung der Vorschriften der Anlage II sichergestellt ist.

#### **3.2    Löschen der Ladung**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der beim Löschen der Ladung einzuhaltenden Betriebsverfahren; insbesondere sind die für jeden einzelnen Tank zu benutzenden Pumpen, Löschleitungen und Saugleitungen anzugeben. Andere Verfahren können angegeben werden.*

*Die Betriebsart der Pumpe beziehungsweise Pumpen sowie die Reihenfolge der Aktivierung aller Ventile sind anzugeben.*

*Die grundsätzliche Forderung lautet, die Ladung so weit wie irgend möglich zu löschen.*

#### **3.3    Lenzen der Ladetanks**

*Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der beim Lenzen jedes einzelnen Ladetanks einzuhaltenden Betriebsverfahren.*

*Die Beschreibung dieser Verfahren muss Folgendes umfassen:*

- .1      den Betrieb des Lenzsystems;*
- .2      die Vorschriften bezüglich Trimm und Krängung;*
- .3      die Einrichtungen für das Lenzen der Leitungen durch Ablaufenlassen und Abpumpen der Flüssigkeit oder für das Trocknen durch Lüften;*
- .4      die durch Erproben ermittelte Dauer des Lenzens.*

### 3.4 Ladungstemperatur

*Dieser Abschnitt enthält Angaben über die Heizvorschriften für die Ladungen, für die beim Löschen eine bestimmte notwendige Mindesttemperatur festgelegt ist.*

*Es sind Angaben über die Heizungsregelung und das Temperaturmessverfahren zu machen.*

### 3.5 Verfahren für den Fall, dass ein Ladetank nicht in Übereinstimmung mit den vorgeschriebenen Verfahren entladen werden kann

*Dieser Abschnitt enthält Angaben zu den Verfahren, die einzuhalten sind, falls die Vorschriften in Abschnitt 3.3 und/oder 3.4 aus folgenden Gründen nicht erfüllt werden können:*

- .1 Funktionsstörung des Ladetank-Lenzsystems;*
- .2 Funktionsstörung des Ladetank-Heizsystems;*

### 3.6 Ladungstagebuch

Nach Abschluss jedes einzelnen ladungsbezogenen Betriebsvorgangs sind die entsprechenden Eintragungen in das Ladungstagebuch vorzunehmen.

## **ABSCHNITT 4 Verfahren für die Tankreinigung, das Einleiten von Rückständen sowie die Aufnahme und Abgabe von Ballast**

4.1 Dieser Abschnitt enthält eine Beschreibung der Betriebsverfahren, die bei der Tankreinigung und beim Umgang mit Ballast und Ölschlamm einzuhalten sind, damit die Erfüllung der Vorschriften der Anlage II sichergestellt ist.

4.2 Die nachstehenden Absätze enthalten einen Überblick über die Abfolge der zu treffenden Maßnahmen und enthalten wichtige Hinweise, damit sichergestellt ist, dass die schädlichen flüssigen Stoffe ohne Gefährdung der Meeresumwelt eingeleitet werden.

4.3 – gestrichen –

4.4 Die notwendigen Angaben über die Verfahren für das Einleiten von Ladungsrückständen, das Reinigen der Tanks, die Zuführung von Ballast in die Tanks und das Abpumpen von Ballast aus den Tanks müssen Folgendes enthalten:

**.1 Stoffgruppe**

Die Gruppe, in die der betreffende Stoff eingestuft ist, soll dem entsprechenden Zeugnis entnommen werden.

**.2 Wirksamkeit des Tanklenzsystems**

*Der Inhalt dieses Abschnitts hängt von der Bauart des Schiffes und davon ab, ob es sich um ein neues oder um ein vorhandenes Schiff handelt. (Einzelheiten siehe Ablaufdiagramm und Vorschriften für das Pumpen/Lenzen.)*

**.3 Das Schiff befindet sich innerhalb oder außerhalb eines Sondergebiets**

*Dieser Abschnitt enthält Angaben darüber, ob das Tankwaschwasser innerhalb eines Sondergebiets (wie in Abschnitt 1.3 beschrieben) oder außerhalb eines Sondergebiets ins Meer eingeleitet werden darf. Die je nach Bauart und Verkehr des Schiffes unterschiedlichen Vorschriften müssen deutlich herausgestellt werden.*

Im Antarktischebiet (d.h. im Meeresgebiet südlich von 60° S) ist jedes Einleiten von Rückständen schädlicher flüssiger Stoffe oder von Gemischen, die solche Stoffe enthalten, verboten.

**.4 Der betreffende Stoff verfestigt sich oder ist hochviskos**

Die Eigenschaften des betreffenden Stoffes sollen den Beförderungspapieren entnommen werden.

**.5 Mischbarkeit mit Wasser**

– gestrichen –

#### **.6 Verträglichkeit mit Ölschlamm, der weitere Stoffe enthält**

*Dieser Abschnitt enthält Anweisungen hinsichtlich der Zulässigkeit und Nichtzulässigkeit des Vermischens von Ladungsrückständen. Es wird auf die einschlägigen Richtlinien über die Vereinbarkeit der verschiedenen Stoffe untereinander verwiesen.*

#### **.7 Abgabe an eine Auffanganlage**

*In diesem Abschnitt sind die Stoffe aufgeführt, deren Rückstände nach einer Vorwäsche an eine Auffanganlage abzugeben sind.*

#### **.8 Einleiten ins Meer**

*Dieser Abschnitt enthält Angaben über die Kriterien, die bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind, ob bestimmte Gemische aus Rückständen mit Wasser ins Meer eingeleitet werden dürfen.*

#### **.9 Verwendung von Reinigungsmitteln oder -zusätzen**

*Dieser Abschnitt enthält Angaben über die Verwendung und Beseitigung von Reinigungsmitteln (beispielsweise der zum Tankreinigen verwendeten Lösungsmittel) und von chemischen Reinigungszusätzen zum Tankwaschwasser (Waschmittelerzeugnisse).*

#### **.10 Tankreinigung durch Lüften**

*In diesem Abschnitt werden alle Stoffe genannt, nach deren Beförderung die Tankreinigung durch Lüften geeignet sind.*

4.5 Nach Auswertung der obigen Angaben sollen unter Verwendung der Anweisungen und des Ablaufdiagramms in Abschnitt 5 die jeweils anzuwendenden Betriebsverfahren festgelegt werden. Die entsprechenden Einträge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen, wobei das gewählte Verfahren anzugeben ist.

## ABSCHNITT 5      **Angaben und Verfahren**

Dieser Abschnitt enthält weitere Verfahren, die vom Alter des Schiffes und vom Wirkungsgrad des an Bord vorhandenen Lenzsystems abhängen. Beispiele für das Ablaufdiagramm, auf das in diesem Abschnitt Bezug genommen wird, sind im Ergänzungsteil A enthalten; dort sind umfassende Vorschriften für neue und für vorhandene Schiffe angegeben. Das Handbuch für ein bestimmtes Schiff braucht nur die Vorschriften zu enthalten, die speziell für dieses Schiff gelten.

Angaben zum Schmelzpunkt/zur Viskosität der Stoffe mit einem Schmelzpunkt von 0° C oder darüber/einer Viskosität von 50 mPa.s (Millipascalsekunden) oder darüber bei 20° C, sind den Beförderungspapieren zu entnehmen.

Wegen der zur Beförderung zugelassenen Stoffe wird auf das entsprechende Zeugnis verwiesen.

Das Handbuch muss Folgendes enthalten:

Tabelle 1	:	– gestrichen –
Tabelle 2	:	Angaben zum Ladetank
Ergänzungsteil A	:	Ablaufdiagramm
Ergänzungsteil B	:	Vorwaschverfahren
Ergänzungsteil C	:	Tankreinigung durch Lüften
Ergänzungsteil D	:	Zusätzliche Angaben und betriebliche Anweisungen, die von der Verwaltung vorgeschrieben oder zugelassen sind

Nachstehend folgen Darstellungen der genannten Tabelle 2 und der genannten Ergänzungsteile A bis D.





**ERGÄNZUNGSTEIL A****ABLAUFDIAGRAMME – REINIGUNG VON LADETANKS UND BESEITIGUNG  
VON TANKWASCHWASSER/BALLASTWASSER,  
DAS RÜCKSTÄNDE VON STOFFEN DER GRUPPEN X, Y ODER Z ENTHÄLT**

- Anmerkung 1: Dieses Ablaufdiagramm stellt die für Schiffe jeden Alters geltenden grundlegenden Vorschriften dar und dient der Orientierung.
- Anmerkung 2: Jedes Einleiten ins Meer unterliegt den Vorschriften der Anlage II.
- Anmerkung 3: Im Antarktisgebiet ist jedes Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen oder von Gemischen, die solche Stoffe enthalten, verboten.

<i>Angaben zum Schiff</i>	<b>Verbleibende Restmenge nach dem Lenzen (in Litern)</b>		
	<b>Stoffe der Gruppe X</b>	<b>Stoffe der Gruppe Y</b>	<b>Stoffe der Gruppe Z</b>
Neue Schiffe: Kiellegung nach dem 1. Januar 2007	75	75	75
Schiffe nach dem IBC-Code: Kiellegung vor dem 1. Januar 2007	100 + 50 Toleranz	100 + 50 Toleranz	300 + 50 Toleranz
Schiffe nach dem BCH-Code	300 + 50 Toleranz	300 + 50 Toleranz	900 + 50 Toleranz
Andere Schiffe: Kiellegung vor dem 1. Januar 2007	nicht geregelt	nicht geregelt	Alle Tanks so weit wie irgend möglich entleeren!

Reinigungs- und Beseitigungs-Verfahren (RBV)						
(Am oberen Ende der Spalte mit der zutreffenden Verfahrensnummer beginnen und die einzelnen Verfahrensschritte entsprechend der Markierung nacheinander bearbeiten!)						
Nr.	Vorgang	RBV-Nummer				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Tank und Leitungssystem so weit wie irgendetmöglich entleeren, zumindest entsprechend dem Verfahren in Abschnitt 3 des Handbuchs	X	X	X	X	X
2	Vorwaschverfahren entsprechend Ergänzungsteil B des Handbuchs durchführen und Rückstände an eine Auffanganlage abgeben	X	X			
3	Nach dem Vorwaschen folgende weiteren Waschgänge durchführen:  einen kompletten Waschgang der Reinigungsmaschine(n) <i>bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 1994 gebaut worden sind;</i>  einen Waschgang mit einer mindestens mit "k" $=1,0$ berechneten Wassermenge <i>bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Juli 1994 gebaut worden sind</i>		X			
4	Tankreinigung durch Lüften entsprechend Ergänzungsteil C des Handbuchs durchführen					X
5	Tank nach handelsüblichen Verfahren mit Ballast füllen oder waschen	X		X	X	X
6	Tank mit Ballast beladen		X			
7	Bedingungen für das Einleiten von Gemischen mit Ballast/Rückständen/Wasser ins Meer, außer den Rückständen des Vorwaschens:					
	.1 Entfernung vom nächstgelegenen Land > 12 Seemeilen	X		X	X	
	.2 Geschwindigkeit des Schiffes > 7 Knoten	X		X	X	
	.3 Wassertiefe > 25 Meter	X		X	X	
	.4 Benutzung des Ausflusses unterhalb der Wasserlinie (unter Einhaltung der höchstzulässigen Einletrate)	X		X		
8	Bedingungen für das Einleiten von Ballast ins Meer:					
	.1 Entfernung vom nächstgelegenen Land > 12 Seemeilen		X			
	.2 Wassertiefe > 25 Meter		X			
9	Wasser, das einem Tank anschließend zugeführt worden ist, darf ohne Einschränkungen ins Meer eingeleitet werden.	X	X	X	X	X

## **ERGÄNZUNGSTEIL B VORWASCHVERFAHREN**

*In diesem Ergänzungsteil wird das Vorwaschverfahren nach Anlage II Anhang 6 beschrieben. Die Beschreibungen müssen spezielle Vorschriften für die Verwendung der auf dem betreffenden Schiff vorhandenen Tankwaschvorkehrungen und -geräte und insbesondere die nachstehenden Einzelheiten enthalten:*

- .1 die Standorte der zu benutzenden Reinigungsmaschinen;*
- .2 das Verfahren für das Abpumpen des Ölschlammes;*
- .3 Vorschriften für das Heißwaschen;*
- .4 die Anzahl der Waschgänge je Reinigungsmaschine (oder die Waschdauer);*
- .5 die Mindest-Betriebsdrücke.*

## **ERGÄNZUNGSTEIL C VERFAHREN DER TANKREINIGUNG DURCH LÜFTEN**

*In diesem Ergänzungsteil wird das Verfahren der Tankreinigung durch Lüften nach Anlage II Anhang 7 beschrieben. Die Beschreibungen müssen spezielle Vorschriften für die Verwendung des auf dem betreffenden Schiff installierten Ladetank-Lüftungssystems beziehungsweise der entsprechenden Geräte und insbesondere die nachstehenden Einzelheiten enthalten:*

- .1 die Standorte der zu benutzenden Lüftungsgeräte;*
- .2 den Mindest-Luftdurchsatz beziehungsweise die Drehgeschwindigkeit der Gebläse;*
- .3 die Verfahren für das Lüften der Ladeleitungen, -pumpen und -filter;*
- .4 die Verfahren, mit denen sichergestellt ist, dass die Tanks nach Abschluss des Lüftens trocken sind.*

## **ERGÄNZUNGSTEIL D VON DER VERWALTUNG VORGESCHRIEBENE ODER ZUGELASSENE ZUSÄTZLICHE ANGABEN UND BETRIEBLICHE ANWEISUNGEN**

**ANHANG 5****BERECHNUNG DER IN LADETANKS, PUMPEN UND DEN DAZUGEHÖRIGEN  
ROHRLEITUNGEN VERBLEIBENDEN MENGE AN RÜCKSTÄNDEN****1 Einführung****1.1 Zweck**

1.1.1 Dieser Anhang dient dem Zweck, ein Verfahren für die Erprobung der Wirksamkeit von Ladepumpensystemen zu beschreiben.

**1.2 Hintergrund**

1.2.1 Für die Feststellung, ob das Lenzsystem eines Tanks in der Lage ist, Regel 12.1, 12.2 oder 12.3 zu erfüllen, wird eine Erprobung unter Verwendung des in Abschnitt 3 dargestellten Verfahrens durchgeführt. Die dabei gemessene Menge wird als "Restlenzmenge" bezeichnet. Die Restlenzmenge eines Tanks ist in das Handbuch des Schiffes einzutragen.

1.2.2 Nach Feststellung der Restlenzmenge eines bestimmten Tanks kann die Verwaltung die festgestellten Mengen auch für einen ähnlichen Tank gelten lassen, sofern sie sich vergewissert hat, dass das Lenzsystem in jenem Tank dem ersteren gleicht und einwandfrei arbeitet.

**2 Konstruktionskriterien und Leistungsprüfung**

2.1 Die Ladetank-Lenzsysteme sollen so ausgelegt sein, dass sie in der Lage sind, die in Anlage II Regel 12 vorgeschriebene Höchstmenge von Rückständen je Tank und dazugehörigen Rohrleitungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung abzupumpen.

2.2 Nach Regel 12.5 müssen die Ladetank-Lenzsysteme unter Durchsatz von Wasser daraufhin geprüft werden, ob sie die vorgeschriebene Leistung erbringen. Bezüglich der Regeln 12.1 und 12.2 ist eine Abweichung von 50 Liter je Tank hinnehmbar.

### **3 Leistungsprüfung unter Durchsatz von Wasser**

#### **3.1 Prüfbedingungen**

3.1.1 Krängung und Trimm des Schiffes müssen dergestalt sein, dass der Zulauf von Wasser zur Ansaugstelle begünstigt wird. Während der Leistungsprüfung unter Durchsatz von Wasser dürfen der Trimm nicht mehr als 3° achtern und die Krängung nicht mehr als 1° betragen.

3.1.2 Der für die Durchführung der Leistungsprüfung unter Durchsatz von Wasser gewählte Trimm und die dafür gewählte Krängung sind schriftlich festzuhalten. Während der gesamten Leistungsprüfung müssen dies die günstigsten Mindestwerte für Trimm und Krängung sein.

3.1.3 Während der gesamten Leistungsprüfung unter Durchsatz von Wasser ist durch geeignete Mittel am Entladekopf des Ladetanks ein Staudruck von nicht weniger als 100 kPa (Kilopascal) aufrechtzuerhalten (siehe Abbildungen 5-1 und 5-2).

3.1.4 Die bei jedem einzelnen Tank für die Durchführung der Leistungsprüfung unter Durchsatz von Wasser benötigte Zeit ist schriftlich festzuhalten in dem Bewusstsein, dass als Ergebnis späterer Prüfungen Änderungen erforderlich werden können.

#### **3.2 Prüfverfahren**

3.2.1 Es ist sicherzustellen, dass der zu prüfende Ladetank und die dazugehörigen Rohrleitungen gereinigt sind und dass der Ladetank gefahrlos betreten werden kann.

3.2.2 Der Ladetank ist mit Wasser bis zu der Höhe zu befüllen, die erforderlich ist, um den normalen Entladevorgang zum Abschluss zu bringen.

3.2.3 Aus dem Ladetank und den dazugehörigen Rohrleitungen ist das Wasser in Übereinstimmung mit den gewählten Verfahren abzulassen; Tank und Leitungen sind zu lenzen.

3.2.4 Sämtliches im Ladetank und in den dazugehörigen Rohrleitungen verbliebene Wasser ist in einem geeichten Behälter zu sammeln, um sein Volumen zu messen. Wasserrückstände sind unter anderem an folgenden Stellen zu sammeln:

- .1 an der Ansaugstelle im Ladetank und in deren unmittelbarer Umgebung;
- .2 an sämtlichen abflusslosen Stellen auf dem Boden des Ladetanks;
- .3 an der am tiefsten gelegenen Abtropfstelle der Ladepumpe;
- .4 an allen tiefgelegenen Abtropfstellen der zum Ladetank gehörigen Rohrleitungen bis zum Entladekopf.

3.2.5 Die Summe der aufgesammelten Wasservolumina stellt die Restlenzmengende des betreffenden Ladetanks dar.

3.2.6 Ist eine Gruppe von Tanks einer gemeinsamen Pumpe beziehungsweise gemeinsamen Rohrleitungen zugeordnet, so können die bei der Leistungsprüfung gesammelten Wasserrückstände, die zu dieser Pumpe gehören, zu gleichen Teilen auf alle diese Tanks aufgeteilt werden, sofern in dem für das betreffende Schiff genehmigten Handbuch folgende betriebliche Einschränkung eingetragen ist: "Bei einem aufeinanderfolgenden Entladen der Tanks in dieser Gruppe darf die Pumpe beziehungsweise dürfen die Rohrleitungen erst dann gewaschen werden, wenn alle Tanks dieser Gruppe entladen worden sind."



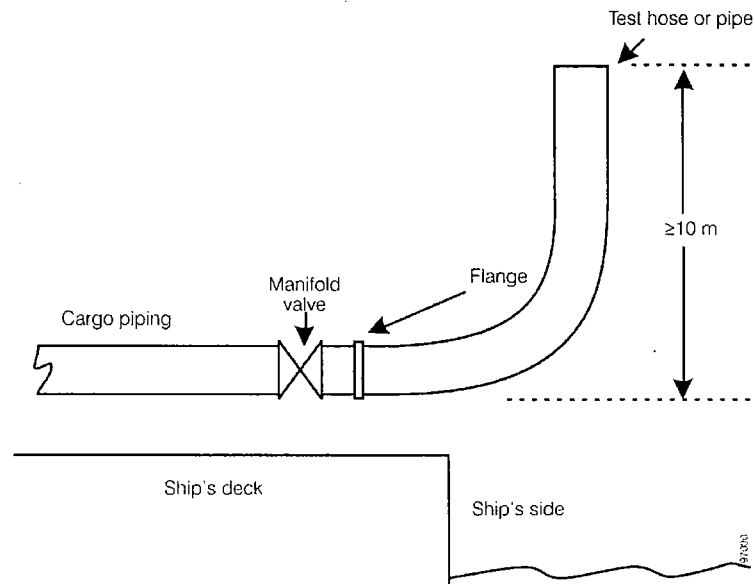


Abbildung 5-1

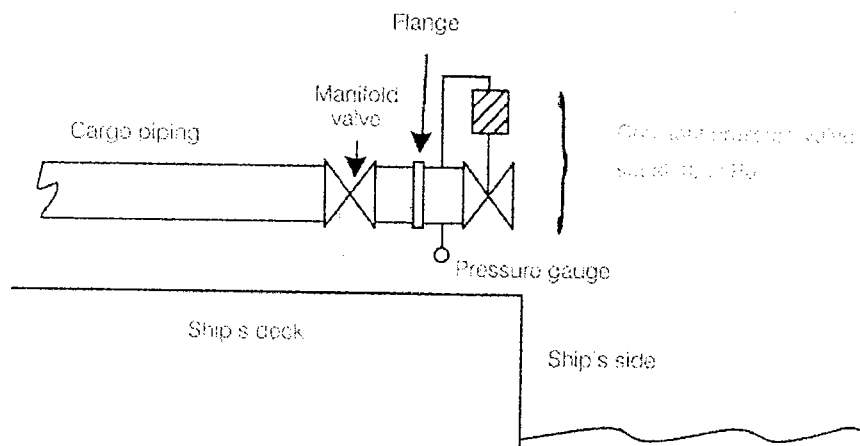


Abbildung 5-2

In den vorstehenden Abbildungen sind die Prüfvorrichtungen dargestellt, mittels derer am Entladekopf des Ladetanks ein Staudruck von mindestens 100 kPa (Kilopascal) erzeugt wird.

## ANHANG 6 VORWASCHVERFAHREN

### A Regelungen für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1994 gebaut worden sind

Zur Erfüllung bestimmter Vorschriften der Anlage II ist ein Vorwaschverfahren erforderlich. In diesem Anhang wird erklärt, wie diese Vorwaschverfahren durchzuführen sind.

#### **Vorwaschverfahren für Stoffe, die sich nicht verfestigen**

- 1 Die Tanks sind mittels rotierender Wasserstrahldüsen zu waschen, die mit ausreichend hohem Wasserdruck arbeiten. Bei Stoffen der Gruppe X müssen Reinigungsmaschinen an solchen Stellen betrieben werden, dass sämtliche Tankoberflächen gewaschen werden. Bei Stoffen der Gruppe Y braucht eine Reinigungsmaschine nur an einer einzigen Stelle betrieben zu werden.
- 2 Während des Waschvorgangs ist die Wassermenge im Tank auf ein Mindestmaß zu verringern, indem die Ladungsrückstände kontinuierlich abgepumpt werden und ihr Abfluss zum Ansaugpunkt gelenkt wird. (Bei positivem Trimm und positiver Krängung.) Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, so ist der Waschgang dreimal zu wiederholen, wobei der Tank zwischen jedem Waschgang gründlich zu lenzen ist.
- 3 Stoffe mit einer Viskosität von 50 mPa.s (Millipascalsekunden) oder darüber bei 20° C sind mit heißem Wasser mit einer Temperatur von mindestens 60° C auszuwaschen, sofern nicht die Waschwirkung durch die Eigenschaften des betreffenden Stoffes beeinträchtigt wird.
- 4 Die Anzahl der Waschgänge der benutzten Reinigungsmaschine darf nicht geringer sein als die in Tabelle 6-1 angegebene. Als ein Waschgang wird die Zeitspanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden Gleichständen des Sprüharms der Reinigungsmaschine (Rotation über 360°) bezeichnet.
- 5 Nach dem Waschen ist die Tankreinigungsmaschine beziehungsweise sind die Tankreinigungsmaschinen noch so lange in Betrieb zu halten, bis die Rohrleitungen, Pumpen und Filter klargespült sind; die Abgabe an landseitige Auffanganlagen ist so lange fortzusetzen, bis der Tank leer ist.

**Vorwaschverfahren für Stoffe, die sich verfestigen**

- 1 Die Tanks sind so bald wie möglich nach dem Entladen zu waschen. Sofern möglich, sind die Tanks vor dem Waschen zu beheizen.
- 2 Rückstände in Luken und Mannlöchern sollen nach Möglichkeit vor dem Vorwaschen entfernt werden.
- 3 Die Tanks sind mittels rotierender Wasserstrahldüsen zu waschen, die mit ausreichend hohem Wasserdruck arbeiten; sie müssen an solchen Stellen betrieben werden, dass sämtliche Tankoberflächen gewaschen werden.
- 4 Während des Waschvorgangs ist die Wassermenge im Tank auf ein Mindestmaß zu verringern, indem die Ladungsrückstände kontinuierlich abgepumpt werden und ihr Abfluss zum Ansaugpunkt gelenkt wird. (Bei positivem Trimm und positiver Krängung.) Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, so ist der Waschgang dreimal zu wiederholen, wobei der Tank zwischen jedem Waschgang gründlich zu lenzen ist.
- 5 Die Tanks sind mit heißem Wasser mit einer Temperatur von mindestens 60° C auszuwaschen, sofern nicht die Waschwirkung durch die Eigenschaften des betreffenden Stoffes beeinträchtigt wird.
- 6 Die Anzahl der Waschgänge der benutzten Reinigungsmaschine darf nicht geringer sein als die in Tabelle 6-1 angegebene. Als ein Waschgang wird die Zeitspanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden Gleichständen des Sprüharms der Reinigungsmaschine (Rotation über 360°) bezeichnet.
- 7 Nach dem Waschen ist die Tankreinigungsmaschine beziehungsweise sind die Tankreinigungsmaschinen noch so lange in Betrieb zu halten, bis die Rohrleitungen, Pumpen und Filter klargespült sind; die Abgabe an landseitige Auffanganlagen ist so lange fortzusetzen, bis der Tank leer ist.

Tabelle 6-1: Anzahl der Waschgänge, die an jedem Aufstellplatz ablaufen müssen

Stoffgruppe	Anzahl der Waschgänge	
	Stoffe, die sich verfestigen	Stoffe, die sich nicht verfestigen
Gruppe X	1	2
Gruppe Y	½	1

**B Regelungen für Schiffe, die am oder nach dem 1. Juli 1994 gebaut worden sind, und empfohlen für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1994 gebaut worden sind**

Zur Erfüllung bestimmter Vorschriften der Anlage II ist ein Vorwaschverfahren erforderlich. In diesem Anhang wird erklärt, wie diese Vorwaschverfahren durchzuführen und wie die Mindestmengen der zu verwendenden Waschmittel zu bestimmen sind. Auf der Grundlage tatsächlich durchgeführter Feststellungsprüfungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung dürfen auch geringere Mengen an Waschmitteln verwendet werden. Werden verringerte Mengen genehmigt, so muss im Handbuch ein diesbezüglicher Eintrag erfolgen.

Wird für das Vorwaschen ein anderes Waschmittel als Wasser verwendet, so gilt Regel 13.5.1.

**Vorwaschverfahren für Stoffe, die sich nicht verfestigen, ohne Wiederverwendung des Waschmittels**

1 Die Tanks sind mittels rotierender Wasserstrahldüsen zu waschen, die mit ausreichend hohem Wasserdruck arbeiten. Bei Stoffen der Gruppe X müssen Reinigungsmaschinen an solchen Stellen betrieben werden, dass sämtliche Tankoberflächen gewaschen werden. Bei Stoffen der Gruppe Y braucht eine Reinigungsmaschine nur an einer einzigen Stelle betrieben zu werden.

2 Während des Waschvorgangs ist die Wassermenge im Tank auf ein Mindestmaß zu verringern, indem die Ladungsrückstände kontinuierlich abgepumpt werden und ihr Abfluss zum Ansaugpunkt gelenkt wird. Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, so ist der Waschgang dreimal zu wiederholen, wobei der Tank zwischen jedem Waschgang gründlich zu lenzen ist.

3 Stoffe mit einer Viskosität von 50 mPa.s (Millipascalsekunden) oder darüber bei 20° C sind mit heißem Wasser mit einer Temperatur von mindestens 60° C auszuwaschen, sofern nicht die Waschwirkung durch die Eigenschaften des betreffenden Stoffes beeinträchtigt wird.

4 Die verwendeten Mengen an Waschwasser dürfen nicht geringer sein als die unter Nummer 20 genannten beziehungsweise die nach Nummer 21 festgelegten Mengen.

5 Nach dem Vorwaschen sind die Tanks und die Leitungen gründlich zu lenzen.

#### **Vorwaschverfahren für Stoffe, die sich verfestigen, ohne Wiederverwendung des Waschmittels**

6 Die Tanks sind so bald wie möglich nach dem Entladen zu waschen. Sofern möglich, sind die Tanks vor dem Waschen zu beheizen.

7 Rückstände in Luken und Mannlöchern sollen nach Möglichkeit vor dem Vorwaschen entfernt werden.

8 Die Tanks sind mittels rotierender Wasserstrahldüsen zu waschen, die mit ausreichend hohem Wasserdruck arbeiten; sie müssen an solchen Stellen betrieben werden, dass sämtliche Tankoberflächen gewaschen werden.

9 Während des Waschvorgangs ist die Wassermenge im Tank auf ein Mindestmaß zu verringern, indem die Ladungsrückstände kontinuierlich abgepumpt werden und ihr Abfluss in Richtung Ansaugpunkt gelenkt wird. Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, so ist der Waschgang dreimal zu wiederholen, wobei der Tank zwischen jedem Waschgang gründlich zu lenzen ist.

10 Die Tanks sind mit heißem Wasser mit einer Temperatur von mindestens 60° C auszuwaschen, sofern nicht die Waschwirkung durch die Eigenschaften des betreffenden Stoffes beeinträchtigt wird.

11 Die verwendeten Mengen an Waschwasser dürfen nicht geringer sein als die unter Nummer 20 genannten beziehungsweise die nach Nummer 21 festgelegten Mengen.

12 Nach dem Vorwaschen sind die Tanks und die Leitungen gründlich zu lenzen.

### **Vorwaschverfahren unter Wiederverwendung des Waschmittels**

13 Das Vorwaschen unter Wiederverwendung des Waschmittels bietet sich an, wenn mehr als ein einziger Ladetank zu waschen ist. Bei der Dosierung des Waschmittels sind die voraussichtliche Menge an Rückständen in den Tanks und die Eigenschaften des Waschmittels sowie die Frage zu berücksichtigen, ob schon zu Beginn des Waschvorgangs Spül- oder Klarspülwasser benutzt wird. Liegen keine ausreichenden Angaben vor, so ist das Waschmittel derart zu dosieren, dass die auf der Grundlage der nominellen Restlängmenge errechnete Konzentration von Ladungsrückständen im Waschsud am Ende des Waschvorgangs 5 vom Hundert nicht übersteigt.

14 Das wiederverwendete Waschmittel darf nur für das Waschen von Tanks verwendet werden, die denselben oder einen ähnlichen Stoff enthalten haben.

15 In den beziehungsweise die zu waschenden Tank(s) ist eine für einen ununterbrochenen Waschvorgang ausreichende Menge Waschmittel zu geben.

16 Alle Tankoberflächen sind mittels rotierender Wasserstrahldüsen zu waschen, die mit ausreichend hohem Wasserdruck arbeiten. Die Wiederverwendung des Waschmittels kann entweder innerhalb des zu waschenden Tanks oder in einem anderen Tank erfolgen, zum Beispiel in einem Slop tank.

17 Das Waschen ist so lange fortzusetzen, bis die gesamte Durchsatzmenge an Waschwasser mindestens ebenso groß ist wie die unter Nummer 20 genannte beziehungsweise unter Nummer 21 festgelegte entsprechende Menge.

18 Stoffe, die sich verfestigen, und Stoffe mit einer Viskosität von 50 mPa.s (Millipascalsekunden) oder darüber bei 20° C sind, wenn Wasser als Waschmittel verwendet wird, mit heißem Wasser (mit einer Temperatur von mindestens 60° C) auszuwaschen, sofern nicht die Waschwirkung durch die Eigenschaften des betreffenden Stoffes beeinträchtigt wird.

19 Nach Abschluss des Tankwaschens unter Wiederverwendung des Waschmittels in dem unter Nummer 17 genannten Umfang ist das Waschmittel abzulassen und der Tank gründlich zu lenzen. Danach ist der Tank durchzuspülen, wozu sauberes Waschmittel zu verwenden ist; das Spülwasser ist kontinuierlich abzulassen und an eine Auffanganlage abzugeben. Das

Spülwasser muss mindestens den Tankboden bedecken und ausreichen, um die Rohrleitungen, Pumpen und Filter klarzuspülen.

### Mindestmenge des beim Vorwaschen zu verwendenden Wassers

20 Die Mindestmenge des beim Vorwaschen zu verwendenden Wassers richtet sich nach der Restmenge an schädlichen flüssigen Stoffen im Tank, der Tankgröße, den Eigenschaften der Ladung, der erlaubten Schadstoffkonzentration in einem späteren Ausfluss von Waschsud und dem Einsatzgebiet des Schiffes. Die Mindestmenge wird nach folgender Formel errechnet:

$$Q = k (15 r^{0,8} + 5 r^{0,7} \times V/1000)$$

Hierbei ist

Q = die vorgeschriebene Mindestmenge in m<sup>3</sup>

r = die Restlenzmengende je Tank in m<sup>3</sup>. Der Wert der Größe "r" ist der Wert, der bei der Prüfung des Wirkungsgrads der Lenzpumpen ermittelt worden ist, darf jedoch bei einem Tankvolumen von 500 m<sup>3</sup> und darüber nie geringer als mit 0,1 m<sup>3</sup> beziehungsweise bei einem Tankvolumen von 100 m<sup>3</sup> und darunter nie geringer als mit 0,04 m<sup>3</sup> angesetzt werden. Bei Tankgrößen zwischen 100 m<sup>3</sup> und 500 m<sup>3</sup> wird der zur Verwendung in den Berechnungen erlaubte Mindestwert der Größe "r" durch lineare Interpolation ermittelt.

Bei Stoffen der Gruppe X wird der Wert der Größe "r" entweder auf der Grundlage von Prüfungen des Wirkungsgrads der Lenzpumpen entsprechend dem Handbuch unter Beachtung der oben genannten Mindestwerte festgestellt oder ersatzweise mit 0,9 m<sup>3</sup> angesetzt.

V = Tankvolumen in m<sup>3</sup>

k = ein Faktor, der nachstehende Werte hat:

Stoffe der Gruppe X, die sich nicht verfestigen und niedrigviskos sind k = 1,2

Stoffe der Gruppe X, die sich verfestigen oder hochviskos sind k = 2,4

Stoffe der Gruppe Y, die sich nicht verfestigen und niedrigviskos sind  $k = 0,5$

Stoffe der Gruppe Y, die sich verfestigen oder hochviskos sind  $k = 1,0$

Die nachstehende Tabelle ist unter Verwendung der obigen Formel erstellt worden, wobei der Faktor "k" mit 1 angesetzt wurde; sie kann zu Vergleichszwecken herangezogen werden.

Restlzenmenge (m <sup>3</sup> )	Tankinhalt (m <sup>3</sup> )		
	100	500	3000
≤0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Damit die Verwendung geringerer als die unter Nummer 20 genannten Mindestmengen an Wasser für das Vorwaschen genehmigt werden, können entsprechend den Anforderungen der Verwaltung Prüfungen durchgeführt werden, durch welche die Erfüllung der Regel 13 nachzuweisen ist, wobei die Stoffe in Betracht zu ziehen sind, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist.. Die auf diese Weise ermittelten Wassermengen für das Vorwaschen sind durch Anwendung des Faktors "k" entsprechend der Bestimmung unter Nummer 20 anderen Vorwasch-Bedingungen anzupassen.

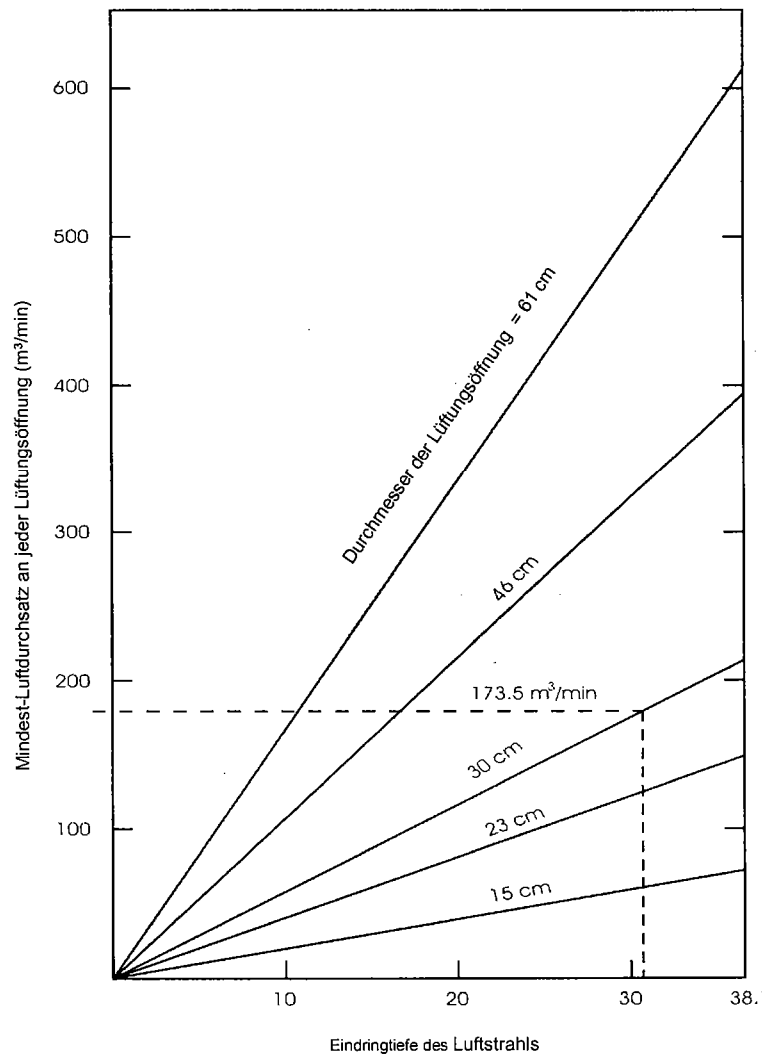


## ANHANG 7

## VERFAHREN DER TANKREINIGUNG DURCH LÜFTEN

- 1 Ladungsrückstände von Stoffen mit einem Dampfdruck von mehr als 50 mPa.s (Millipascalsekunden) oder darüber bei 20° C können aus Ladetanks durch Lüften entfernt werden.
  
- 2 Vor dem Entfernen von Rückständen schädlicher flüssiger Stoffe aus einem Tank durch Lüften ist das Gefahrenpotential bezüglich der Entzündbarkeit und Toxizität der Ladung in Betracht zu ziehen. Hinsichtlich sicherheitsbezogener Aspekte sind die betrieblichen Vorschriften für Öffnungen in Ladetanks entsprechend dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung, dem Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut, dem Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und den Richtlinien der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) für die Sicherheit von Chemikalientankschiffen zu beachten.
  
- 3 Auch Hafenbehörden können eigene Regelungen für das Lüften von Ladetanks haben.
  
- 4 Das Auslüften von Ladungsresten aus einem Tank verläuft nach folgendem Verfahren:
  - .1 Die Rohrleitungen sind zunächst zu entleeren und danach mit Lüftungsgeräten weiter von Flüssigkeit zu befreien.
  
  - .2 Trimm und Krängung sind auf den niedrigstmöglichen Wert zu verringern, damit das Verflüchtigen von Rückständen im Tank verstärkt wird.
  
  - .3 Es sind Lüftungsgeräte zu benutzen, die einen Luftstrahl erzeugen, der den Tankboden erreichen kann. Abbildung 7-1 kann der Feststellung dienen, ob die Leistung eines bestimmten Lüftungsgeräts, das zum Lüften eines Tanks mit einer bestimmten Tiefe benutzt wird, ausreichend ist.
  
  - .4 Das Lüftungsgerät ist in derjenigen Tanköffnung anzubringen, die der Tankpumpe oder dem Ansaugpunkt am nächsten ist.

- .5 Das Lüftungsgerät ist nach Möglichkeit so einzustellen, dass der Luftstrahl auf den Tanksumpf oder auf den Ansaugpunkt gerichtet ist; ein Auftreffen des Luftstrahls auf Bauteile des Tanks ist so weit wie möglich zu vermeiden.
- .6 Das Lüften ist so lange fortzusetzen, bis im Tank keine sichtbaren Flüssigkeitsreste mehr wahrnehmbar sind. Dies ist durch Inaugenscheinnahme oder durch ein gleichwertiges Verfahren zu überprüfen.



**Abbildung 7-1. Mindest-Luftdurchsatz in Abhängigkeit von der Eindringtiefe des Luftstrahls. Die Eindringtiefe des Luftstrahls ist mit der Höhe der Tankwand zu vergleichen.**