Bundesgesetzblatt

265

Teil II

G 1998

2010 | **Ausgegeben zu Bonn am 4. Mai 2010** | **Nr. 10**

Tag	Inhalt	Seite
27. 4. 2010	Sechzehnte Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Sechzehnte Verordnung Umweltschutz-See)	266
23. 3. 2010	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit	289
23. 3. 2010	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit	290
24. 3. 2010	Bekanntmachung des deutsch-chinesischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	292
26. 3. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)	294
26. 3. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie des Protokolls hierzu	294
30. 3. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten betreffend Kontrollstellen und grenzüberschreitenden Datenverkehr und zu dem Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten	295
31. 3. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprachen	296

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de

Bundesanzeiger Verlag

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

Vom 27. April 2010

Auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist,
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation in London am 24. März 2006 mit Entschließung MEPC.141(54) angenommenen und durch das Corrigendum vom 7. August 2009 berichtigten Änderungen der überarbeiteten Anlage I (BGBl. 2007 II S. 397) des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch Entschließung MEPC.156(55) vom 13. Oktober 2006 (BGBl. 2009 II S. 995, 996), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschließung mit den berichtigten Änderungen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. August 2007 in Kraft. Die in Artikel 1 genannte Entschließung ist am 1. August 2007 in Kraft getreten.

Berlin, den 27. April 2010

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

*) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de

Entschließung MEPC.141(54)

(angenommen am 24. März 2006)

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

(Änderungen der Regel 1,
Hinzufügung einer Regel 12A
und daraus folgende Änderungen des IOPP-Zeugnisses
sowie Änderungen der Regel 21
der überarbeiteten Anlage I von MARPOL 73/78)

Resolution MEPC.141(54)

(adopted on 24 March 2006)

**Amendments
to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships, 1973**

(Amendments to regulation 1,
addition to regulation 12A,
consequential amendments to the IOPP Certificate
and amendments to regulation 21
of the revised Annex I of MARPOL 73/78)

Résolution MEPC.141(54)

(adoptée le 24 mars 2006)

**Amendments
à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

(Amendements à la règle 1,
adjonction d'une règle 12A
et amendements à apporter de ce fait au Certificat IOPP
et amendements à la règle 21
de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78)

(Übersetzung)

The Marine Environment Protection Committee,

recalling article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

noting article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as

Le Comité de la protection du milieu marin,

rappelant l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin (le Comité) aux termes des conventions internationales visant à prévenir et combattre la pollution des mers,

notant l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après

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

the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

noting also that the revised Annex I to MARPOL 73/78 was adopted by resolution MEPC.117(52) and is expected to enter into force on 1 January 2007,

having considered proposed amendments to regulation 1, proposed new regulation 12A, consequential amendments to the Supplement (Forms A and B) of the IOPP Certificate, and proposed amendments to regulation 21 of the revised Annex I to MARPOL 73/78,

1. adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2007, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2007 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

dénommée la «Convention de 1973») et l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le «Protocole de 1978»), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

notant également que l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 a été adoptée par la résolution MEPC.117(52) et devrait en principe entrer en vigueur le 1er janvier 2007,

ayant examiné la proposition d'amendement à la règle 1, la nouvelle règle 12A proposée, les amendements à apporter de ce fait au Supplément (Modèles A et B) du Certificat IOPP et les propositions d'amendements à la règle 21 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78,

1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er février 2007, à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties à MARPOL 73/78, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent des objections contre ces amendements;
3. invite les Parties à MARPOL 73/78 à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1er août 2007 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y sont annexés; et
5. prie également le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78.

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;

sowie im Hinblick darauf, dass die überarbeitete Anlage I von MARPOL 73/78 mit Entschließung MEPC.117(52) beschlossen worden ist und voraussichtlich am 1. Januar 2007 in Kraft treten wird;

nach Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der Regel 1, der vorgeschlagenen neuen Regel 12A, der daraus folgenden Änderungen der Nachträge (Formblätter A und B) des IOPP-Zeugnisses sowie der vorgeschlagenen Änderungen der Regel 21 der überarbeiteten Anlage I von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der revidierten Anlage I 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 Änderungen als am 1. Februar 2007 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. August 2007 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Annex

Amendments to the revised MARPOL Annex I

1 Addition of paragraph 28.9 to regulation 1

The following new paragraph 28.9 is added after the existing paragraph 28.8 of regulation 1:

"28.9 ship delivered on or after 1 August 2010 means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 August 2007; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 February 2008; or

.3 the delivery of which is on or after 1 August 2010; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 1 August 2007; or

.2 in the absence of contract, the construction work of which is begun after 1 February 2008; or

.3 which is completed after 1 August 2010."

2 Addition of new regulation 12A on oil fuel tank protection

The following new regulation 12A is added after the existing regulation 12:

"Regulation 12A – Oil fuel tank protection

1 This regulation shall apply to all ships with an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 and above which are delivered on or after 1 August 2010, as defined in regulation 1.28.9 of this Annex.

2 The application of this regulation in determining the location of tanks used to carry oil fuel does not govern over the provisions of regulation 19 of this Annex.

3 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

.1 "Oil fuel" means any oil used as fuel oil in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

.2 "Load line draught (d_S)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard draught to be assigned to the ship.

.3 "Light ship draught" is the moulded draught amidships corresponding to the lightweight.

.4 "Partial load line draught (d_P)" is the light ship draught plus 60% of the difference between the light ship draught and the load line draught (d_S). The partial load line draught (d_P) shall be measured in metres.

.5 "Waterline d_B" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S.

.6 "Breadth B_S" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line draught d_S.

.7 "Breadth B_B" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B.

.8 "Depth D_S" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side. For the purpose of the application, "upper deck" means the highest deck to which the watertight transverse bulkheads except aft peak bulkheads extend.

.9 "Length L" means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

.10 "Breadth B" means the maximum breadth of the ship, in metres, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

.11 "Oil fuel tank" means a tank in which oil fuel is carried, but excludes those tanks which would not contain oil fuel in normal operation, such as overflow tanks.

.12 "Small oil fuel tank" is an oil fuel tank with a maximum individual capacity not greater than 30 m^3.

.13 "C" is the ship's total volume of oil fuel, including that of the small oil fuel tanks, in m^3, at 98% tank filling.

.14 "Oil fuel capacity" means the volume of a tank in m^3, at 98% filling.

4 The provisions of this regulation shall apply to all oil fuel tanks except small oil fuel tanks, as defined in 3.12, provided that the aggregate capacity of such excluded tanks is not greater than 600 m^3.

5 Individual oil fuel tanks shall not have a capacity of over 2,500 m^3.

6 For ships, other than self-elevating drilling units, having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 and above, oil fuel tanks shall be located above the moulded line of the bottom shell plating nowhere less than the distance h as specified below:

h = B/20 m or,

h = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of h = 0.76 m

In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the oil fuel tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in Figure 1.

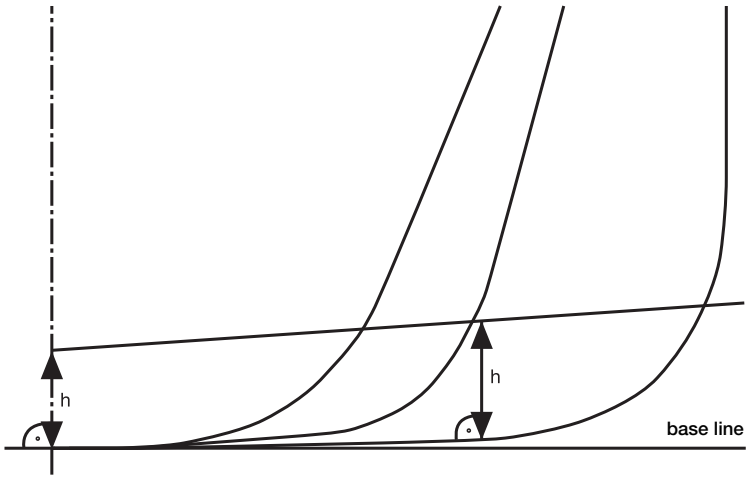

Figure 1 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraph 6

7 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 or more but less than 5,000 m^3, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

w = 0.4 + 2.4 C/20,000 m

The minimum value of w = 1.0 m; however for individual tanks with an oil fuel capacity of less than 500 m^3 the minimum value is 0.76 m.

8 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 5,000 m^3 and over, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

w = 0.5 + C/20,000 m or

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m

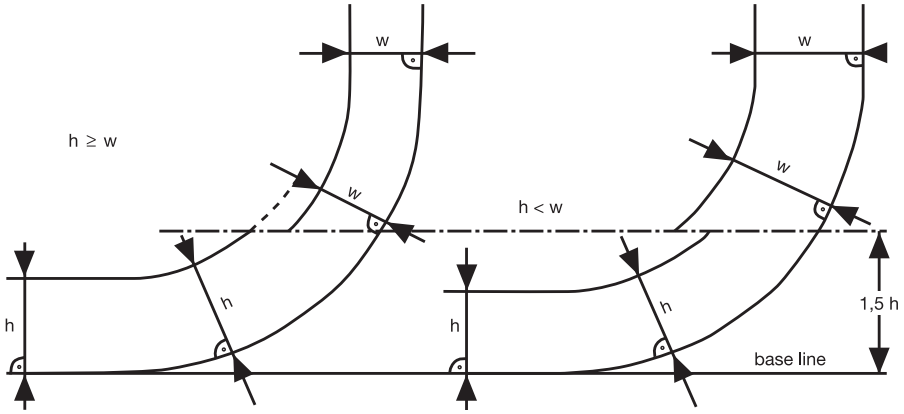

Figure 2 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraphs 7 and 8

9 Lines of oil fuel piping located at a distance from the ship's bottom of less than *h*, as defined in paragraph 6, or from the ship's side less than *w*, as defined in paragraphs 7 and 8 shall be fitted with valves or similar closing devices within or immediately adjacent to the oil fuel tank. These valves shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. The valves shall close in case of remote control system failure (fail in a closed position) and shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil fuel except that they may be opened during oil fuel transfer operations.

10 Suction wells in oil fuel tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and the bottom shell plating is not less than 0.5 h.

11 Alternatively to paragraphs 6 and either 7 or 8, ships shall comply with the accidental oil fuel outflow performance standard specified below:

.1 The level of protection against oil fuel pollution in the event of collision or grounding shall be assessed on the basis of the mean oil outflow parameter as follows:

$O_M < 0.0157\text{-}1.14E\text{-}6 \cdot C$ for $600\ m^3 \leq C < 5{,}000\ m^3$

$O_M < 0.010$ for $C \geq 5{,}000\ m^3$

Where

O_M = mean oil outflow parameter;

C = total oil fuel volume.

.2 The following general assumption shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

.1 the ship shall be assumed loaded to the partial load line draught (d_p) without trim or heel;

.2 all oil fuel tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity;

.3 the nominal density of the oil fuel (ρ_n) shall generally be taken as 1,000 kg/m^3. If the density of the oil fuel is specifically restricted to a lesser value, the lesser value may be applied; and

.4 for the purpose of these outflow calculations, the permeability of each oil fuel tank shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

.3 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into a non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3

O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3

C = total oil fuel volume.

.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition, and

$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

.4 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = \sum_{1}^{n} P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ (m^3)$$

where:

i = represents each oil fuel tank under consideration;

n = total number of oil fuel tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 11.6 of this regulation;

$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to oil fuel tank i, which is assumed equal to the total volume in oil fuel tank i at 98% filling.

.5 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

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

where:

i = represents each oil fuel tank under consideration;

n = total number of oil fuel tanks;

$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from bottom damage, calculated in accordance with paragraph 11.7 of this regulation;

$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 11.5.3 of this regulation; and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 11.5.4.

.2 $$O_{MB(2.5)} = \sum_{1}^{n} P_{B(i)}\ O_{B(i)}\ C_{DB(i)}\ (m^3)$$

where:

i, n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above

$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m^3, after tidal change.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each oil fuel tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the partial load line draught d_P.

.2 The oil fuel level after damage shall be calculated as follows:

$$h_F = \{(d_P + t_C - Z_I)\rho_S\}/\rho_n$$

where:

h_F = the height of the oil fuel surface above Z_l, in m;

t_C = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_l = the height of the lowest point in the oil fuel tank above the baseline, in m;

ρ_S = density of seawater, to be taken as 1.025 kg/m^3; and,

ρ_n = nominal density of the oil fuel, as defined in 11.2.3.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for any tank bounding the bottom shell plating shall be taken not less than the following formula, but no more than the tank capacity:

$O_{B(i)} = H_W \cdot A$

where:

H_W = 1.0 m, when $Y_B = 0$

H_W = $B_B/50$ but not greater than 0.4 m, when Y_B is greater than $B_B/5$ or 11.5 m, whichever is less

H_W is to be measured upwards from the midship flat bottom line. In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, H_W is to be measured from a line parallel to the midship flat bottom, as shown for distance "h" in Figure 1.

For Y_B values outboard $B_B/5$ or 11.5 m, whichever is less, H_W is to be linearly interpolated.

Y_B = the minimum value of Y_B over the length of the oil fuel tank, where at any given location, Y_B is the transverse distance between the side shell at waterline d_B and the tank at or below waterline d_B.

A = the maximum horizontal projected area of the oil fuel tank up to the level of H_W from the bottom of the tank.

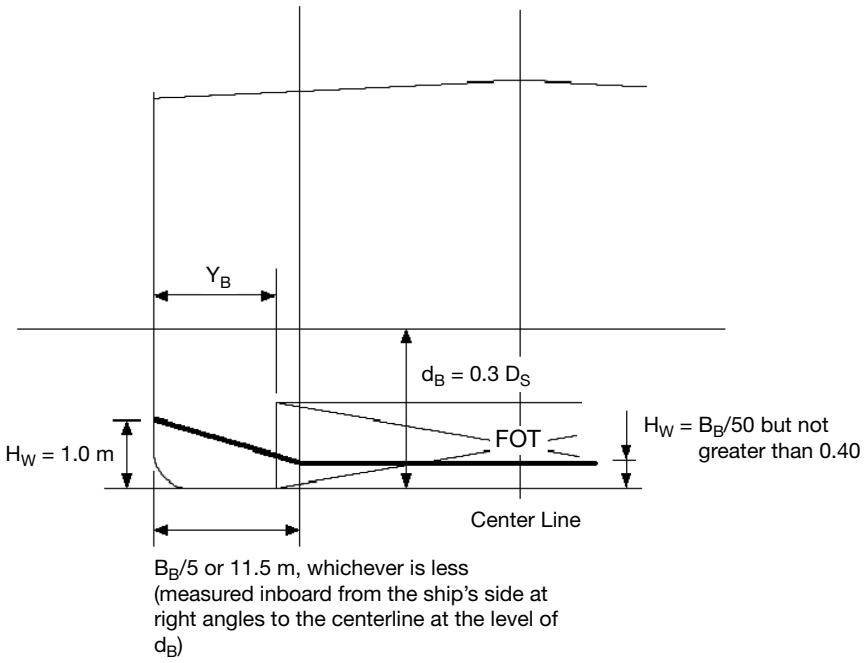

Figure 3 – Dimensions for calculation of the minimum oil outflow for the purpose of subparagraph 11.5.3.3

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from an oil fuel tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)}$ = 0.6 for oil fuel tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)}$ = 1 otherwise.

.6 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

where:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y;

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} and P_{Sl} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in 11.6.3, and P_{Sy} shall be calculated from the formulas provided in 11.6.3, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Sl} = probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{Sy} = probability the damage will lie entirely outboard the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Z_l, Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from aft terminal of L to the aft most point on the compartment being considered, in m;

X_f = the longitudinal distance from aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in m;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in m. Where Z_l is greater than D_S, Z_l shall be taken as D_S;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in m. Where Z_u is greater than D_S, Z_u shall be taken as D_S; and,

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell, in m[1]).

In way of the turn of the bilge, y need not to be considered below a distance h above baseline, where h is lesser of B/10,3 m or the top of the tank.

.3 Table of probabilities for side damage

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} shall be calculated as follows:

$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ for $y/B_S \leq 0.05$

$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ \{(y/B_S) - 0.05\}$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$

$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ for $y/B_S \geq 0.1$

P_{Sy} is not to be taken greater than 1.

.7 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

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

where:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probability the damage will extend into transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z;

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} and P_{Bs} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in 11.7.3, and P_{Bz} shall be calculated from the formulas provided in 11.7.3, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Bp} = probability the damage will lie entirely to port of the tank;

[1]) For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that side. For asymmetrical arrangements reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

P_{Bs} = probability the damage will lie entirely to starboard the tank; and

P_{Bz} = probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s and z shall be developed as follows:

X_a and X_f as defined in 11.6.2;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline;

Y_s= the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location.

.2 Table of probabilities for bottom damage

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} shall be calculated as follows:

$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ for $z/D_S \leq 0.1$

$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ \{(z/D_S - 0.1)\}$ for $z/D_S > 0.1$

P_{Bz} is not to be taken greater than 1.

.8 For the purpose of maintenance and inspection, any oil fuel tanks that do not border the outer shell plating shall be located no closer to the bottom shell plating than the minimum value of *h* in paragraph 6 and no closer to the side shell plating than the applicable minimum value of *w* in paragraph 7 or 8.

12 In approving the design and construction of ships to be built in accordance with this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects, including the need for maintenance and inspection of wing and double bottom tanks or spaces."

3 Consequential amendments to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B)

The following new paragraph 2A is added to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B):

"2A.1 The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction) ☐

paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance). ☐

2A.2 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A. ☐"

4 Amendments to regulation 21

The text of existing paragraph 2.2 of regulation 21 on Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo is replaced by the following:

"oils, other than crude oils, having either a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or"

Annexe

Amendements à l'Annexe I révisée de MARPOL

1 Adjonction d'un paragraphe 28.9 à la règle 1:

Après l'actuel paragraphe 28.8 de la règle 1, insérer un nouveau paragraphe 28.9, libellé comme suit:

«28.9 Navire livré le 1er août 2010 ou après cette date désigne un navire:

.1 dont le contrat de construction est passé le 1er août 2007 ou après cette date; ou

.2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade d'avancement équivalent le 1er février 2008 ou après cette date; ou

.3 dont la livraison s'effectue le 1er août 2010 ou après cette date; ou

.4 qui a subi une transformation importante:

.1 dont le contrat est passé après le 1er août 2007; ou

.2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er février 2008; ou

.3 qui est achevée après le 1er août 2010.»

2 Adjonction d'une nouvelle règle 12A relative à la protection des soutes à combustible

Après l'actuelle règle 12, insérer la nouvelle règle 12A suivante:

«Règle 12A – Protection des soutes à combustible

1 La présente règle s'applique à tous les navires d'une capacité globale en combustible égale ou supérieure à 600 m^3 qui sont livrés le 1er août 2010 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.9 de la présente Annexe.

2 Le fait d'appliquer la présente règle pour déterminer l'emplacement des soutes servant au transport de combustible liquide ne l'emporte pas sur les dispositions de la règle 19 de la présente Annexe.

3 Aux fins de la présente règle, les définitions ci-après s'appliquent:

.1 «Combustible liquide» désigne les hydrocarbures chargés à bord d'un navire qui servent de combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire.

.2 Le «tirant d'eau à la ligne de charge (d_S)» est la distance verticale, en mètres, entre le tracé de la quille hors membres, à mi-longueur, et la flottaison correspondant au tirant d'eau d'été devant être assigné au navire.

.3 Le «tirant d'eau à l'état lège» est le tirant d'eau sur quille au milieu du navire correspondant au déplacement lège.

.4 Le «tirant d'eau partiel à la ligne de charge (d_P)» est le tirant d'eau à l'état lège plus 60 % de la différence entre le tirant d'eau du navire à l'état lège et le tirant d'eau à la ligne de charge (d_S). Le tirant d'eau partiel à la ligne de charge (d_P) est mesuré en mètres.

.5 La «flottaison (d_B)» est la distance verticale, en mètres, entre le tracé de la quille hors membres, à mi-longueur, et la flottaison correspondant à 30 % du creux D_S.

.6 La «largeur (B_S)» est la largeur extrême hors membres du navire, en mètres, au niveau ou au-dessous de la ligne de charge maximale (d_S).

.7 La «largeur (B_B)» est la largeur extrême hors membres du navire, en mètres, au niveau ou au-dessous de la flottaison (d_B).

.8 Le «creux (D_S)» est le creux sur quille, en mètres, mesuré à mi-longueur jusqu'au livet du pont supérieur. Aux fins de l'application de la présente règle, «pont supérieur» désigne le pont le plus élevé jusqu'auquel s'étendent les cloisons transversales étanches à l'eau, à l'exception des cloisons du coqueron arrière.

.9 La «longueur (L)» est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison prévue. La longueur (L) est mesurée en mètres.

.10 La «largeur (B)» est la largeur maximale au milieu du navire, en mètres, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

.11 Une «soute à combustible» désigne une soute dans laquelle est transporté le combustible mais exclut les citernes qui ne contiennent pas de combustible au cours de l'exploitation normale, comme les citernes de trop-plein.

.12 Une «petite soute à combustible» désigne une soute dont la capacité en combustible maximale ne dépasse pas 30 m^3.

.13 «C» est le volume total de combustible du navire, y compris celui des petites soutes à combustible, en m^3, à un taux de remplissage de 98 %.

.14 «Capacité en combustible» désigne le volume d'une soute, en m^3, à un taux de remplissage de 98 %.

4 Les dispositions de la présente règle s'appliquent à toutes les soutes à combustible, à l'exception des petites soutes, telles que définies au paragraphe 3.12, à condition que la capacité totale des soutes exclues ne dépasse pas 600 m^3.

5 La capacité de chacune des soutes à combustible ne doit pas être supérieure à 2 500 m^3.

6 Pour les navires autres que les unités de forage auto-élévatrices, d'une capacité globale en combustible égale ou supérieure à 600 m^3, les soutes à combustible doivent être situées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de fond qui soit inférieure à la distance h, telle que définie ci-dessous:

h = B/20 m ou,

h = 2,0 m, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de h ne doit en aucun cas être inférieure à 0,76 m

Dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, la limite des soutes à combustible doit être parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, comme indiqué à la figure 1;

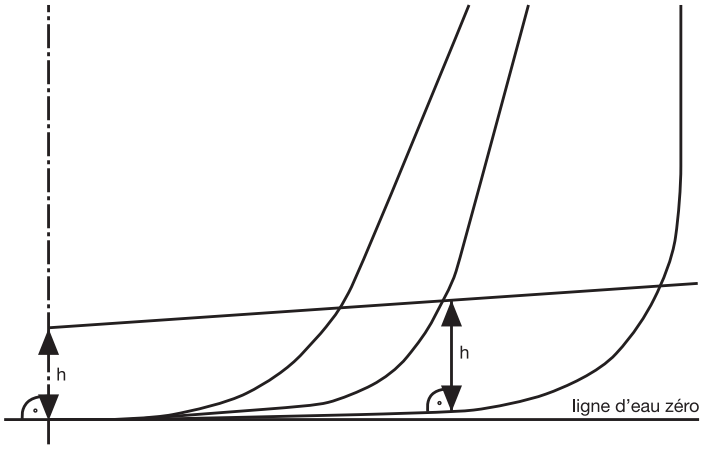

Figure 1 – Limite des soutes à combustible aux fins du paragraphe 6

7 Pour les navires d'une capacité totale en combustible égale ou supérieure à 600 m^3 mais inférieure à 5 000 m^3, les soutes à combustible doivent être disposées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance w, mesurée, comme indiqué à la figure 2, en une section droite quelconque, perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous:

w = 0,4 + 2,4 C/20 000 m

La valeur de w ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m. Toutefois, dans le cas des soutes d'une capacité individuelle en combustible inférieure à 500 m^3, la valeur minimale est de 0,76 m

8 Pour les navires ayant une capacité totale en combustible égale ou supérieure à 5 000 m^3, les soutes à combustible doivent être disposées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance w, mesurée, comme indiqué à la figure 2, en une section droite quelconque, perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous:

w = 0,5 + C/20 000 m, ou

w = 2,0 m, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de w ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m

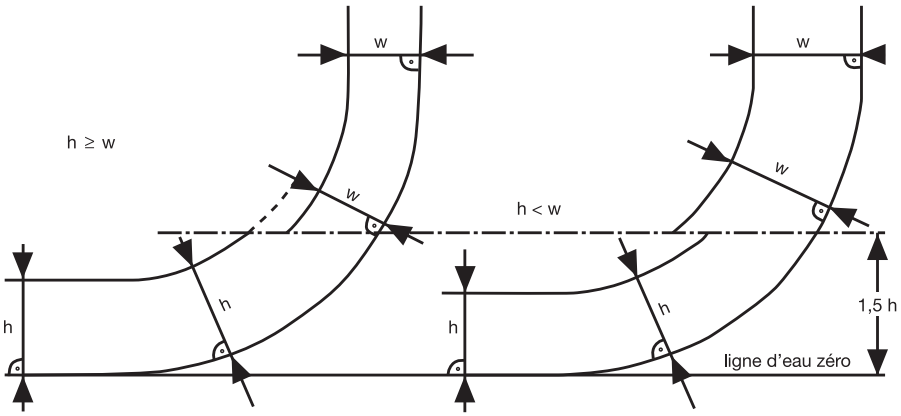

Figure 2 – Limites des soutes à combustible aux fins des paragraphes 7 et 8

9 Les tuyautages de combustible situés à une distance du fond du navire inférieure à *h*, tel que défini au paragraphe 6, ou à une distance du bordé du navire inférieure à *w*, tel que défini au paragraphe 7 ou 8, doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture similaires à l'intérieur ou à proximité immédiate de la soute à combustible. Il doit être possible d'actionner ces vannes à partir d'un local fermé facilement accessible depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande de l'appareil propulsif sans avoir à traverser les ponts de franc-bord ou de superstructure exposés. Les vannes doivent se fermer en cas de défaillance du système de commande à distance et doivent rester fermées en permanence en mer lorsque la soute contient du combustible. Elles peuvent toutefois être ouvertes pendant les opérations de transfert de combustible.

10 Les puisards de soutes à combustible peuvent pénétrer le double fond au-dessous de la limite définie par la distance h, à condition qu'ils soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le bordé de fond ne soit pas inférieure à 0,5 h.

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de

11 À titre de variante des prescriptions des paragraphes 6 et 7 ou 8, les navires doivent satisfaire à la norme d'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures décrite ci-dessous.

.1 Le degré de protection contre la pollution par le combustible en cas d'abordage ou d'échouement doit être déterminé à l'aide du paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne, tel que défini ci-dessous:

$O_M < 0{,}0157 - 1{,}14E\text{-}6 \cdot C$ pour $600\ m^3 \leq C < 5\ 000\ m^3$

$O_M < 0{,}010$ pour $C \geq 5\ 000\ m^3$

dans ces formules:

O_M = paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne

C = volume total de combustible.

.2 Les hypothèses générales ci-après s'appliquent pour le calcul du paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne:

.1 le navire est chargé jusqu'au tirant d'eau partiel à la ligne de charge d_P et que son assiette et son inclinaison sont nulles;

.2 toutes les soutes à combustible sont remplies à 98 % de leur capacité volumétrique;

.3 la densité nominale du combustible (ρ_n) doit généralement être considérée comme égale à 1 000 kg/m³. Si la densité du combustible est expressément limitée à une valeur moindre, cette valeur inférieure peut être appliquée; et

.4 dans ces calculs de fuites, la perméabilité de chaque soute à combustible doit être considérée comme égale à 0,99, sauf preuve du contraire.

.3 Les hypothèses à utiliser pour la combinaison des paramètres de fuites d'hydrocarbures sont les suivantes:

.1 Les fuites d'hydrocarbures moyennes doivent être calculées séparément pour les avaries de bordé et pour les avaries de fond et les résultats doivent ensuite être combinés pour obtenir le paramètre adimensionnel de fuite d'hydrocarbures O_M, comme suit:

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

dans cette formule:

O_{MS} = fuite moyenne, en m³, pour une avarie de bordé

O_{MB} = fuite moyenne, en m³, pour une avarie de fond

C = volume total de combustible.

.2 Pour une avarie de fond, la fuite moyenne doit être calculée séparément pour un niveau de marée de 0 m et de moins 2,5 m et les résultats doivent ensuite être combinés comme suit:

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

dans cette formule:

$O_{MB(0)}$ = fuite moyenne pour un niveau de marée de 0 m; et

$O_{MB(2,5)}$ = fuite moyenne, en m³, pour un niveau de marée de moins 2,5 m.

.4 La fuite moyenne pour une avarie de bordé O_{MS} doit être calculée comme suit:

$$O_{MS} = \sum_{1}^{n} P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ (m^3)$$

dans cette formule:

i = chaque soute à combustible considérée;

n = nombre total de soutes à combustible;

$P_{S(i)}$ = probabilité de pénétration d'une soute à combustible i à la suite d'une avarie de bordé, calculée conformément au paragraphe 11.6 de la présente règle;

$O_{S(i)}$ = fuite, en m³, qui résulte d'une avarie de bordé subie par une soute à combustible i et qui est supposée égale au volume total de combustible dans la soute i remplie à 98 %.

.5 La fuite moyenne pour une avarie de fond doit être calculée pour chaque niveau de marée comme suit:

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

dans cette formule:

i = chaque soute à combustible considérée;

n = nombre total de soutes à combustible;

$P_{B(i)}$ = probabilité de pénétration d'une soute à combustible i à la suite d'une avarie de fond, calculée conformément au paragraphe 11.7 de la présente règle;

$O_{B(i)}$ = fuite d'une soute à combustible i, en m³, calculée conformément au paragraphe 11.5.3 de la présente règle; et

$C_{DB(i)}$ = facteur représentant le volume des hydrocarbures captés, tel que défini au paragraphe 11.5.4 de la présente règle.

.2 $$O_{MB(2,5)} = \sum_{1}^{n} P_{B(i)}\ O_{B(i)}\ C_{DB(i)}\ (m^3)$$

dans cette formule:

i, n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = sont tels que définis à l'alinéa .1 ci-dessus;

$O_{B(i)}$ = fuite d'une soute à combustible i, en m³, après renverse de la marée.

.3 La fuite d'hydrocarbures $O_{B(i)}$ pour chaque soute à combustible doit être calculée sur la base des principes de l'équilibre de pression hydrostatique, conformément aux hypothèses ci-après.

.1 On doit supposer que le navire est échoué avec une assiette et une inclinaison nulles, le tirant d'eau du navire échoué avant renverse de la marée étant égal au tirant d'eau partiel à la ligne de charge d_P.

.2 Le niveau de combustible après avarie doit être calculé comme suit:

$h_F = \{(d_P + t_C - Z_I)\rho_S\}/\rho_n$

dans cette formule:

h_F = hauteur, en m, de la surface du combustible au-dessus de Z_I;

t_C = renverse de la marée, en m. Les baisses de marée doivent être exprimées en valeurs négatives;

Z_I = hauteur, en m, du point le plus bas dans la soute à combustible au-dessus de la ligne d'eau zéro;

ρ_S = densité de l'eau de mer, laquelle doit être considérée comme égale à 1 025 kg/m³; et

ρ_n = densité nominale du combustible, telle que définie au paragraphe 11.2.3.

.3 La fuite d'hydrocarbures $O_{B(i)}$ pour toute soute délimitant le bordé de fond doit être considérée comme n'étant pas inférieure à la valeur donnée par la formule ci-après mais comme n'étant pas supérieure à la capacité de la soute:

$O_{B(i)} = H_W \cdot A$

dans cette formule:

H_W = 1,0 m, lorsque $Y_B = 0$

H_W = $B_B/50$. Toutefois H_W ne doit pas être supérieur à 0,4 m, lorsque Y_B est supérieur à $B_B/5$ ou 11,5 m, si cette dernière valeur est inférieure

H_W doit être mesuré verticalement à partir de la trace du fond plat au milieu du navire. Dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, H_W doit être mesuré à partir d'une ligne parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, de la manière indiquée pour la distance «h» à la figure 1.

Pour des valeurs Y_B inférieures à $B_B/5$ ou 11,5 m, si cette dernière valeur est inférieure, H_W est calculé par interpolation linéaire.

Y_B = valeur minimale de Y_B sur la longueur de la soute à combustible, où en un emplacement donné, Y_B est la distance transversale entre le bordé à la flottaison d_B et la soute au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B

A = aire horizontale projetée maximale de la soute à combustible jusqu'à une hauteur de H_W à partir du fond de la soute

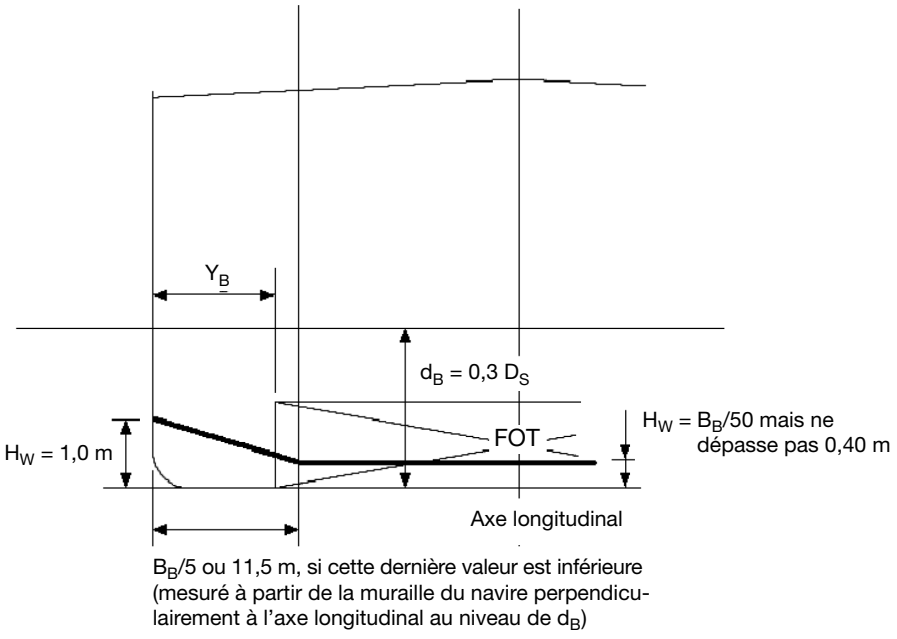

Figure 3 – Dimensions à utiliser pour calculer la fuite d'hydrocarbures minimale aux fins de l'alinéa 11.5.3.3

.4 En cas d'avarie de fond, une partie de la fuite provenant d'une soute à combustible peut être captée par des compartiments autres que des compartiments à hydrocarbures. Pour tenir compte approximativement de cet effet, on applique à chaque citerne le coefficient $C_{DB(i)}$, qui est défini comme suit:

$C_{DB(i)}$ = 0,6 pour les soutes à combustible délimitées au-dessous par des compartiments autres que des compartiments à hydrocarbures;

$C_{DB(i)}$ = 1 pour les autres soutes.

.6 La probabilité P_S de pénétration d'un compartiment à la suite d'une avarie de bordé doit être calculée comme suit:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

dans cette formule:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone longitudinale délimitée par X_a et X_f;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone verticale délimitée par Z_l et Z_u;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = probabilité que l'avarie s'étende transversalement au-delà de la limite définie par y;

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} et P_{Sl} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de bordé qui figure au paragraphe 11.6.3, et P_{Sy} doit être calculé à l'aide des formules données au paragraphe 11.6.3, dans lesquelles:

P_{Sa} = probabilité que l'avarie se situe entièrement en arrière de l'emplacement X_a/L;

P_{Sf} = probabilité que l'avarie se situe entièrement en avant de l'emplacement X_f/L;

P_{Sl} = probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessous de la soute;

P_{Su} = probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessus de la soute; et

P_{Sy} = probabilité que l'avarie se situe entièrement à l'extérieur de la soute.

Les limites X_a, X_f, Z_l, Z_u et y du compartiment doivent être établies comme suit:

X_a = distance longitudinale, en m, entre l'extrémité arrière de L et le point le plus à l'arrière du compartiment considéré;

X_f = distance longitudinale, en m, entre l'extrémité arrière de L et le point le plus à l'avant du compartiment considéré;

Z_l = la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres et le point le plus bas du compartiment considéré. Si Z_l est supérieur à D_S, Z_l doit être considéré égal à D_S;

Z_u = distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres et le point le plus élevé du compartiment considéré. Si Z_u est supérieur à D_S, Z_u doit être considéré égal à D_S; et

y = distance horizontale minimale, en m, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal entre le compartiment considéré et le bordé de muraille.[1])

Au droit de la zone de l'arrondi du bouchain, il n'y a pas lieu de tenir compte de y au-dessous d'une distance h, mesurée à partir de la ligne d'eau zéro, qui correspond à B/10,3 m ou au plafond de la soute, la plus petite de ces trois valeurs étant retenue.

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de bordé

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_S	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} doit être calculé comme suit:

$P_{Sy} = (24{,}96 - 199{,}6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ pour $y/B_S \leq 0{,}05$

$P_{Sy} = 0{,}749 + \{5 - 44{,}4\ (y/B_S - 0{,}05)\}\ \{(y/B_S) - 0{,}05\}$ pour $0{,}05 < y/B_S < 0{,}1$

$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\ (y/B_S - 0{,}1)$ pour $y/B_S \geq 0{,}1$

P_{Sy} ne doit pas être considéré supérieur à 1.

[1]) Pour les configurations symétriques des citernes, les avaries sont considérées pour un seul bordé du navire, auquel cas toutes les dimensions «y» doivent être mesurées à partir de ce même bordé. Pour les configurations asymétriques, se reporter aux Notes explicatives concernant les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52).

.7 La probabilité P_B de pénétration d'un compartiment à la suite d'une avarie de fond doit être calculée comme suit:

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

dans cette formule:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone longitudinale délimitée par X_a et X_f;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone transversale délimitée par Y_p et Y_s; et

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probabilité que l'avarie s'étende verticalement au-dessus de la limite définie par z;

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} et P_{Bs} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de fond qui figure au paragraphe 11.7.3, et P_{Bz} doit être calculé à l'aide des formules données au paragraphe 11.7.3, dans lesquelles:

P_{Ba} = probabilité que l'avarie se situe entièrement en arrière de l'emplacement X_a/L;

P_{Bf} = probabilité que l'avarie se situe entièrement en avant de l'emplacement X_f/L;

P_{Bp} = probabilité que l'avarie se situe entièrement à bâbord de la soute;

P_{Bs} = probabilité que l'avarie se situe entièrement à tribord de la soute; et

P_{Bz} = probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessous de la soute.

Les limites X_a, X_f, Y_p, Y_s et z du compartiment doivent être établies comme suit:

X_a et X_f sont telles que définies au paragraphe 11.6.2;

Y_p = distance transversale mesurée à partir du point situé sur l'extrémité bâbord du compartiment au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B jusqu'au plan vertical situé sur tribord à $B_B/2$ de l'axe longitudinal du navire;

Y_s = distance transversale mesurée à partir du point situé sur l'extrémité tribord du compartiment au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B jusqu'au plan vertical situé sur tribord à $B_B/2$ de l'axe longitudinal du navire; et

z = valeur minimale de z sur la longueur du compartiment, où en un emplacement longitudinal donné, z est la distance verticale entre le point le plus bas du bordé de fond à cet emplacement et le point le plus bas du compartiment à ce même emplacement.

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de fond

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/D_S	P_{Bp}	Y_S/D_S	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} doit être calculé comme suit:

$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ pour $z/D_S \leq 0{,}1$

$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\ \{(z/D_S - 0{,}1)\}$ pour $z/D_S > 0{,}1$

P_{Bz} ne doit pas être considéré supérieur à 1.

.8 Aux fins de l'entretien et des inspections, aucune soute à combustible qui n'est pas délimitée par le bordé de muraille ne doit être située à une distance du bordé de fond qui soit inférieure à la valeur minimale de *h* définie au paragraphe 6, ni à une distance du bordé de muraille qui soit inférieure à la valeur minimale applicable de *w*, définie au paragraphe 7 ou au paragraphe 8.

12 Lorsqu'elles approuvent la conception et la construction de navires devant être construits conformément aux dispositions de la présente règle, les Autorités doivent tenir dûment compte des aspects généraux liés à la sécurité, notamment la nécessité d'assurer l'entretien et l'inspection des citernes ou espaces latéraux et de double fond.»

3 Amendements à apporter de ce fait au Supplément au Certificat IOPP (Modèles A et B)

Ajouter au Supplément au Certificat IOPP (Modèles A et B), le nouveau paragraphe 2A ci-après:

«2A.1 Le navire est tenu d'être construit conformément à la règle 12A et de satisfaire aux prescriptions:

du paragraphe 6) et du paragraphe 7) ou 8) (construction à double coque) ☐

du paragraphe 11) (Aptitude à prévenir les fuites accidentelles de combustible). ☐

2A.2 Le navire n'est pas tenu de satisfaire aux prescriptions de la règle 12A ☐»

4 Amendements à la règle 21

Remplacer le texte de l'actuel paragraphe 2.2 de la règle 21 intitulée «Prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers transportant des hydrocarbures lourds en tant que cargaison» par ce qui suit:

«hydrocarbures, autres que le pétrole brut, d'une densité à 15ºC supérieure à 900 kg/m^3 ou d'une viscosité cinématique à 50ºC supérieure à 180 mm^2/s; ou».

Anlage

Änderungen der revidierten Anlage I von MARPOL

1 Hinzufügung eines Absatzes 28.9 in Regel 1

Nach dem bisherigen Absatz 28.8 wird nachstehender neuer Absatz 28.9 eingefügt:

„28.9 Der Ausdruck „Schiff, das am oder nach dem 1. August 2010 abgeliefert worden ist“ bezeichnet ein Schiff,

.1 für das der Bauvertrag am oder nach dem 1. August 2007 geschlossen worden ist,

.2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder nach dem 1. Februar 2008 gelegt worden ist oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet,

.3 das am oder nach dem 1. August 2010 abgeliefert worden ist oder

.4 an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,

.1 für den der Bauvertrag nach dem 1. August 2007 geschlossen worden ist;

.2 falls kein Bauvertrag vorliegt, mit dessen Umbauarbeiten nach dem 1. Februar 2008 begonnen worden ist oder

.3 der nach dem 1. August 2010 beendet worden ist.“

2 Hinzufügung einer neuen Regel 12A über den Schutz von Brennstofftanks

Nach der bisherigen Regel 12 wird nachstehende neue Regel 12A eingefügt:

„Regel 12A – Schutz von Brennstofftanks

1 Diese Regel gilt für alle Schiffe mit einem Gesamt-Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff von 600 m^3 und mehr, die entsprechend Regel 1 Absatz 28.9 am oder nach dem 1. August 2010 abgeliefert worden sind.

2 Die Anwendung dieser Regel beim Festlegen der Anordnung der für die Beförderung von flüssigem Brennstoff verwendeten Tanks geht der Regel 19 nicht vor.

3 Im Sinne dieser Regel gelten folgende Begriffsbestimmungen:

.1 „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.

.2 „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.

.3 „Tiefgang in unbeladenem Zustand“ bezeichnet den Konstruktionstiefgang mittschiffs, der sich durch das Eigengewicht des Schiffes ergibt.

.4 „Tiefgang in teilweise beladenem Zustand (d_P)“ bezeichnet den Tiefgang in unbeladenem Zustand plus 60 v. H. des Unterschieds zwischen dem Tiefgang in unbeladenem Zustand und dem Freibordtiefgang (d_S). Der Tiefgang in teilweise beladenem Zustand (d_P) wird in Meter gemessen.

.5 „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.

.6 „Breite (B_S)“ ist die größte in Höhe oder unterhalb des tiefsten Freibordtiefgangs (d_S) auf Mallkante gemessene Breite des Schiffes in Meter.

.7 „Breite (B_B)“ ist die größte in oder unterhalb der Wasserlinie (d_B) auf Mallkante gemessene Breite des Schiffes in Meter.

.8 „Seitenhöhe (D_S)“ ist die an der Seite auf halber Länge bis zum Oberdeck auf Mallkante gemessene Höhe in Meter. Für die Zwecke der Anwendung dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „Oberdeck“ das höchste Deck, bis zu dem die wasserdichten Querschotte mit Ausnahme der Achterpiekschotte reichen.

.9 „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 zur Konstruktionswasserlinie. Die Länge (L) wird in Meter gemessen.

.10 „Breite (B)“ bezeichnet die größte Breite des Schiffes in Meter; 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.

.11 „Brennstofftank“ bezeichnet einen Tank, in dem flüssiger Brennstoff befördert wird; dabei sind jedoch solche Tanks ausgeschlossen, die im normalen Schiffsbetrieb keinen flüssigen Brennstoff enthalten, wie zum Beispiel Überlauftanks.

.12 „Kleiner Brennstofftank“ bezeichnet einen Brennstofftank mit einem Fassungsvermögen von höchstens 30 m^3.

.13 „C“ bezeichnet die Gesamtmenge des flüssigen Brennstoffs an Bord des Schiffes in m^3, einschließlich der Menge in den kleinen Brennstofftanks, bei einem Füllstand der Tanks von 98 v. H.

.14 „Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff“ bezeichnet den Rauminhalt eines Tanks bei einem Füllstand von 98 v. H. in m^3.

4 Diese Regel gilt für alle Brennstofftanks mit Ausnahme kleiner Brennstofftanks im Sinne des Absatzes 3.12, sofern das Gesamt-Fassungsvermögen dieser ausgeschlossenen Tanks nicht mehr als 600 m^3 beträgt.

5 Ein einzelner Brennstofftank darf kein größeres Fassungsvermögen als 2 500 m^3 haben.

6 Bei Schiffen, ausgenommen Hub-Bohrinseln, mit einem Gesamt-Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff von 600 m³ und mehr müssen die Brennstofftanks so angeordnet sein, dass sie von der Mallkante der Bodenbeplattung an keiner Stelle weniger als den Abstand h entfernt sind, der wie folgt festgelegt ist:

h = B/20 m oder

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

Der Mindestwert für h beträgt 0,76 m.

Im Kimmbereich und an Stellen ohne ausgeprägte Kimm muss die Begrenzungslinie der Brennstofftanks parallel zu der Linie des flachen Bodens mittschiffs verlaufen, wie in Abb. 1 dargestellt.

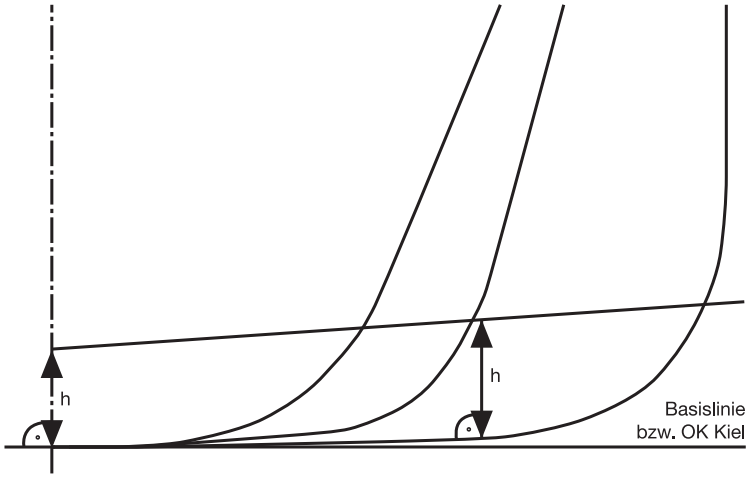

Abb. 1 – Begrenzungslinien der Brennstofftanks im Sinne des Absatzes 6

7 Bei Schiffen mit einem Gesamt-Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff von 600 m³ und mehr, aber unter 5 000 m³ dürfen die Brennstofftanks von der Mallkante der Außenhautbeplattung an keiner Stelle weniger als den nachstehend angegebenen Abstand w haben, der, wie in Abb. 2 dargestellt, an jedem Querschnitt rechtwinklig zur Außenhaut gemessen wird:

w = 0,4 + 2,4 C/20 000 m

Der Mindestwert für w beträgt 1,0 m; bei Einzeltanks mit einem Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff von weniger als 500 m³ beträgt der Mindestwert jedoch 0,76 m.

8 Bei Schiffen mit einem Gesamt-Fassungsvermögen an flüssigem Brennstoff von 5 000 m³ und mehr dürfen die Brennstofftanks von der Mallkante der Außenhautbeplattung an keiner Stelle weniger als den nachstehend angegebenen Abstand w haben, der, wie in Abb. 2 dargestellt, an jedem Querschnitt rechtwinklig zur Außenhaut gemessen wird:

w = 0,5 + C/20 000 m oder

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

Der Mindestwert für w beträgt 1,0 m.

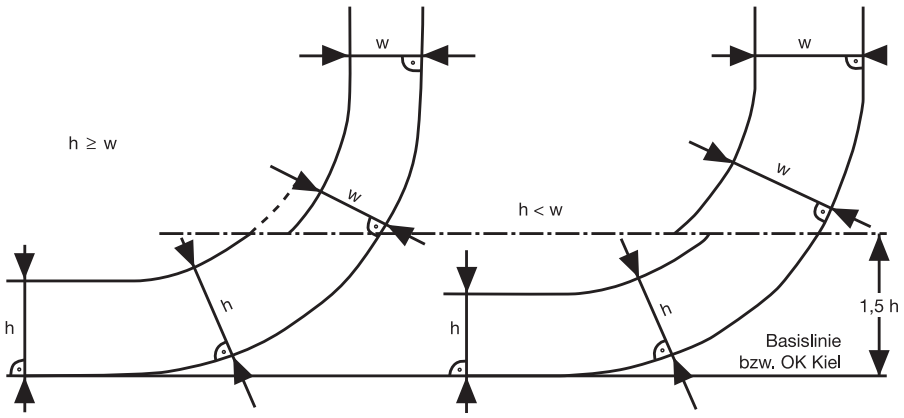

Abb. 2 – Begrenzungslinien der Brennstofftanks im Sinne der Absätze 7 und 8

9 Rohrleitungen für flüssigen Brennstoff, die in einem Abstand vom Schiffsboden von weniger als *h* nach der Begriffsbestimmung in Absatz 6 oder in einem Abstand von der Seite des Schiffes von weniger als *w* nach der Begriffsbestimmung in Absatz 7 beziehungsweise 8 verlaufen, müssen im Innern des Brennstofftanks oder in dessen unmittelbarer Nachbarschaft mit Ventilen oder ähnlichen Absperrvorrichtungen versehen sein. Es muss möglich sein, diese Ventile von einem leicht zugänglichen geschlossenen Raum aus zu bedienen, der von der Kommandobrücke aus oder von der Antriebsmaschinen-Kontrollstation aus erreicht werden kann, ohne dass frei liegende Decks oder Decks mit Aufbauten überquert werden müssen, die dem Wetter ausgesetzt sind. Die Ventile müssen bei einer Funktionsstörung der Fernbedienung selbsttätig schließen und müssen auf See jederzeit geschlossen gehalten werden, wenn der Tank flüssigen Brennstoff enthält; nur während des Umpumpens von flüssigem Brennstoff dürfen sie geöffnet werden.

10 Lenzbrunnen in Brennstofftanks 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 der Bodenbeplattung muss mindestens 0,5 h betragen.

11 Wahlweise können Schiffe anstelle der Absätze 6 sowie 7 oder 8 der nachstehenden Norm für Merkmale von unfallbedingtem Ausfluss von flüssigem Brennstoff entsprechen:

.1 Der Umfang des Schutzes vor einer Verschmutzung durch flüssigen Brennstoff im Fall eines Zusammenstoßes oder einer Grundberührung ist auf der Grundlage des mittleren Ölausfluss-Parameters wie folgt zu berechnen:

$O_M < 0{,}0157\text{-}1{,}14E\text{-}6 \cdot C$ bei 600 $m^3 \leq C < 5\,000\ m^3$

$O_M < 0{,}010$ bei $C \geq 5\,000\ m^3$

Hierbei bedeuten:

O_M = mittlerer Ölausfluss-Parameter und

C = Gesamtvolumen des flüssigen Brennstoffs

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

.1 Es wird angenommen, dass das Schiff ohne Trimm oder Krängung bis zum Tiefgang in teilweise beladenem Zustand (d_P) beladen ist;

.2 bei allen Brennstofftanks wird angenommen, dass sie bis zu 98 v. H. ihres Volumeninhalts beladen sind;

.3 die nominelle Dichte des flüssigen Brennstoffs (ρ_n) ist grundsätzlich mit 1 000 kg/m^3 anzunehmen. Ist die Dichte des flüssigen Brennstoffs im Einzelfall ausdrücklich auf einen geringeren Wert beschränkt, so darf dieser geringere Wert angesetzt werden;

.4 im Sinne dieser Ausfluss-Berechnungen wird die Flutbarkeit jedes Brennstofftanks mit 0,99 angenommen, sofern nicht anderweitig nachgewiesen.

.3 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,

O_{MB} = mittlerer Ausfluss bei Bodenbeschädigung in m^3,

C = Gesamtvolumen des flüssigen Brennstoffs.

.2 Bei Bodenbeschädigung ist die Berechnung des mittleren Ölausflusses 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.

.4 Der mittlere Ölausfluss bei Seitenbeschädigung O_{MS} ist wie folgt zu berechnen:

$$O_{MS} = \sum_{1}^{n} P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ (m^3)$$

Hierbei bedeuten:

i = jeder zu betrachtende Brennstofftank,

n = Gesamtanzahl der Brennstofftanks,

$P_{S(i)}$ = die Wahrscheinlichkeit des Durchdringens des Brennstofftanks i infolge Seitenbeschädigung, berechnet entsprechend Absatz 11.6,

$O_{S(i)}$ = der Ausfluss in m^3 infolge Seitenbeschädigung aus dem Brennstofftank i, bei dem das Gesamtvolumen im Brennstofftank i mit 98 v. H. Füllung angenommen wird.

.5 Der mittlere Ölausfluss bei Bodenbeschädigung ist für jeden Tidenstand wie folgt zu berechnen:

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

Hierbei bedeuten:

i = jeder zu betrachtende Brennstofftank,

n = Gesamtanzahl der Brennstofftanks,

$P_{B(i)}$ = die Wahrscheinlichkeit des Durchdringens des Brennstofftanks i infolge Bodenbeschädigung, berechnet entsprechend Absatz 11.7,

$O_{B(i)}$ = der Ausfluss in m^3 aus dem Brennstofftank i, berechnet nach Absatz 11.5.3, und

$C_{DB(i)}$ = Faktor für die Berücksichtigung von eingeschlossenem Öl entsprechend Absatz 11.5.4.

.2 $O_{MB(2,5)} = \sum_{1}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ (m^3)

Hierbei bedeuten:

i, n, $P_{B(i)}$ und $C_{DB(i)}$ = wie in Absatz 11.5.1 angegeben,

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

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

.1 Das gestrandete Schiff ist mit Null Trimm und Krängung anzunehmen, mit dem Strandungs-Tiefgang vor dem Tidenwechsel, der dem Tiefgang in teilweise beladenem Zustand (d_P) entspricht.

.2 Die Höhe des flüssigen Brennstoffs ist nach der Beschädigung wie folgt zu berechnen:

$h_F = \{(d_P + t_C - Z_l)\rho_S\}/\rho_n$

Hierbei bedeuten:

h_F = die Höhe der Oberfläche des flüssigen Brennstoffs 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 Brennstofftank oberhalb der Basislinie in m;

ρ_S = die Dichte des Seewassers, angenommen mit 1 025 kg/m^3;

ρ_n = die nominelle Dichte des flüssigen Brennstoffs im Sinne des Absatzes 11.2.3.

.3 Der Ölausfluss $O_{B(i)}$ ist bei jedem Tank, der an die Bodenbeplattung grenzt, mindestens mit dem Wert anzunehmen, der sich aus der nachstehenden Formel ergibt, jedoch höchstens mit dem Fassungsvermögen des Tanks:

$O_{B(i)} = H_W \cdot A$

Hierbei bedeuten:

H_W = 1,0 m, wenn $Y_B = 0$,

H_W = $B_B/50$, jedoch nicht größer als 0,4 m, wenn Y_B größer ist als $B_B/5$ oder 11,5 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist.

H_W ist von der Linie des flachen Bodens mittschiffs aus nach oben zu messen. Im Kimmbereich und an Stellen ohne ausgeprägte Kimm ist H_W von einer parallel zum flachen Boden mittschiffs verlaufenden Linie aus zu messen, wie es in Abb. 1 für den Abstand „h“ dargestellt ist.

Liegt der Wert für Y_B außenbords unter $B_B/5$ oder 11,5 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist, so ist H_W durch lineare Interpolation zu ermitteln.

Y_B = der Mindestwert für Y_B über die gesamte Länge des Brennstofftanks, wobei Y_B an jeder beliebigen Stelle den Querabstand zwischen der seitlichen Außenhaut in der Wasserlinie d_B und dem Tank in oder unterhalb der Wasserlinie d_B bezeichnet,

A = die größte waagerechte Projektionsfläche des Brennstofftanks vom Tankboden aus bis zur Höhe H_W.

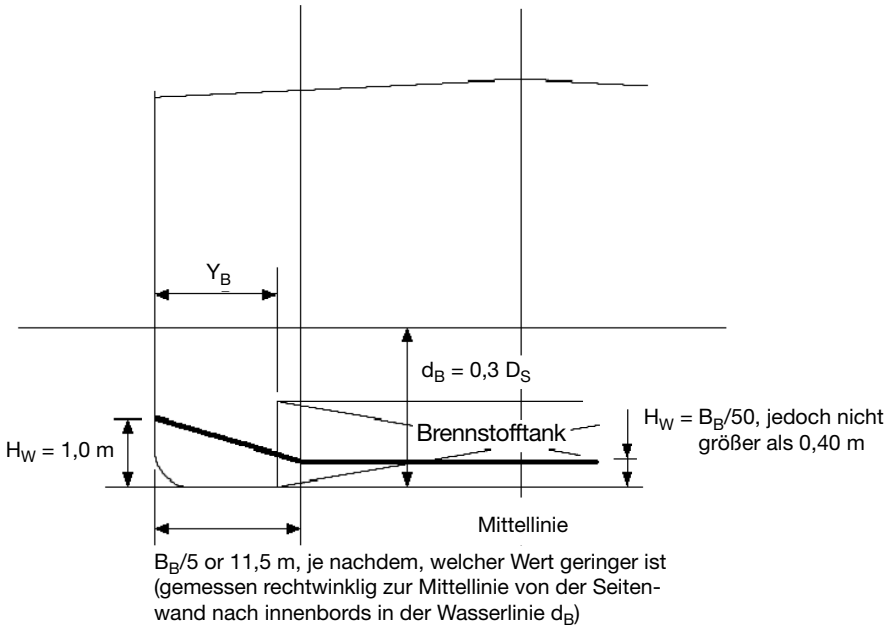

Abb. 3 – Abmessungen für die Berechnung der Mindest-Ölaustrittsmenge im Sinne des Absatzes 11.5.3.3

.4 Bei einer Bodenbeschädigung kann ein Teil des Ausflusses aus einem Brennstofftank 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:

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de

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

$C_{DB(i)}$ = 1 in allen anderen Fällen.

.6 Die Wahrscheinlichkeit P_S einer Verletzung einer Abteilung durch eine Seitenbeschädigung ist wie folgt zu berechnen:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

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,

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_{Su} und P_{Sl} sind durch lineare Interpolation aus der in Absatz 11.6.3 aufgeführten Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Seitenschäden zu bestimmen, und der Wert P_{Sy} ist nach der Formel in Absatz 11.6.3 zu berechnen; 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 m;

X_f = der Längsabstand vom hinteren Ende von L bis zum vordersten Punkt der betreffenden Abteilung in m;

Z_l = der senkrechte Abstand von Oberkante Kiel bis zum tiefsten Punkt der betreffenden Abteilung in m. Ist der Wert von Z_l größer als der Wert von D_S, so ist Z_l als D_S anzusetzen;

Z_u = der senkrechte Abstand von Oberkante Kiel bis zum höchsten Punkt der betreffenden Abteilung in m. Ist der Wert von Z_u größer als der Wert von D_S, so ist Z_u als D_S anzusetzen;

y = der waagerechte im rechten Winkel zur Mittellinie gemessene Mindestabstand zwischen der betreffenden Abteilung und der Seitenbeplattung in m[1]).

Im Kimmbereich braucht y unterhalb des Abstands h über der Basislinie nicht berücksichtigt zu werden, wobei h B/10,3 m oder Oberkante Tank entspricht, je nachdem, welcher Wert der kleinere ist.

.3 Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Seitenschäden

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_S	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} ist wie folgt zu berechnen:

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

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

[1]) Bei symmetrischer Tankanordnung werden Schäden lediglich für eine Außenwand des Schiffes betrachtet, wobei alle Werte für „y“ von dieser Seite zu messen sind. Für asymmetrische Anordnungen wird auf die von der Organisation mit Entschließung MEPC.122(52) angenommenen Erläuterungen zu Sachverhalten bezüglich unfallbedingter Ölausflussmerkmale verwiesen.

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

P_{Sy} darf nicht größer als 1 angenommen werden.

.7 Die Wahrscheinlichkeit P_B einer Verletzung einer Abteilung durch eine Bodenbeschädigung ist wie folgt zu berechnen:

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

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} und P_{Bs} sind durch lineare Interpolation aus der in Absatz 11.7.3 aufgeführten Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Bodenschäden zu bestimmen, und der Wert P_{Bz} ist nach den Formeln in Absatz 11.7.3 zu berechnen; 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 11.6.2 definiert,

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,

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,

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

.3 Tabelle der Wahrscheinlichkeiten für Bodenschäden

X_a/L	P_{Ba}
0,00	0,000
0,05	0,002
0,10	0,008
0,15	0,017
0,20	0,029
0,25	0,042
0,30	0,058
0,35	0,076
0,40	0,096
0,45	0,119
0,50	0,143
0,55	0,171
0,60	0,203
0,65	0,242
0,70	0,289
0,75	0,344
0,80	0,409
0,85	0,482
0,90	0,565
0,95	0,658
1,00	0,761

X_f/L	P_{Bf}
0,00	0,969
0,05	0,953
0,10	0,936
0,15	0,916
0,20	0,894
0,25	0,870
0,30	0,842
0,35	0,810
0,40	0,775
0,45	0,734
0,50	0,687
0,55	0,630
0,60	0,563
0,65	0,489
0,70	0,413
0,75	0,333
0,80	0,252
0,85	0,170
0,90	0,089
0,95	0,026
1,00	0,000

Y_p/B_B	P_{Bp}
0,00	0,844
0,05	0,794
0,10	0,744
0,15	0,694
0,20	0,644
0,25	0,594
0,30	0,544
0,35	0,494
0,40	0,444
0,45	0,394
0,50	0,344
0,55	0,297
0,60	0,253
0,65	0,211
0,70	0,171
0,75	0,133
0,80	0,097
0,85	0,063
0,90	0,032
0,95	0,009
1,00	0,000

Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000
0,05	0,009
0,10	0,032
0,15	0,063
0,20	0,097
0,25	0,133
0,30	0,171
0,35	0,211
0,40	0,253
0,45	0,297
0,50	0,344
0,55	0,394
0,60	0,444
0,65	0,494
0,70	0,544
0,75	0,594
0,80	0,644
0,85	0,694
0,90	0,744
0,95	0,794
1,00	0,844

P_{Bz} ist wie folgt zu berechnen:

$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ bei $z/D_S \leq 0{,}1$

$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\ \{(z/D_S - 0{,}1)\}$ bei $z/D_S > 0{,}1$

P_{Bz} darf nicht größer als 1 angenommen werden.

.8 Zum Zweck der Wartung und Besichtigung dürfen Brennstofftanks, die nicht an die Außenhautbeplattung angrenzen, von der Bodenbeplattung keinen geringeren Abstand als den Mindestwert von *h* nach Absatz 6 und von der Seitenbeplattung keinen geringeren Abstand als den anwendbaren Mindestwert von *w* nach Absatz 7 oder 8 haben.

12 Bei der Genehmigung des Entwurfs und des Baues von Schiffen, die nach Maßgabe dieser Regel gebaut werden sollen, müssen die Verwaltungen die allgemeinen Gesichtspunkte der Sicherheit gebührend berücksichtigen, einschließlich der Notwendigkeit der Wartung und Besichtigung der Seiten- und Doppelbodentanks oder -räume.

3 Folgeänderung der Nachträge (Formblätter A und B) des IOPP-Zeugnisses

In die Nachträge (Formblätter A und B) zum IOPP-Zeugnis wird nachstehender neuer Absatz 2A eingefügt:

„2A.1 Das Schiff muss im Einklang mit Regel 12A gebaut sein und entspricht den Anforderungen

der Absätze 6 sowie 7 oder 8 (Doppelhüllen-Bauweise) ☐

des Absatzes 11 (Merkmale betreffend den unfallbedingten Ausfluss von flüssigem Brennstoff) ☐

2A.2 Das Schiff braucht nicht den Anforderungen der Regel 12A zu entsprechen. ☐“

4 Änderungen der Regel 21

Der Wortlaut der bisherigen Regel 21 – „Verhütung der Ölverschmutzung durch Öltankschiffe, die Schweröl als Ladung befördern“ – Absatz 2.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Öl, außer Rohöl, entweder mit einer Dichte bei 15 °C von mehr als 900 kg/m^3 oder mit einer kinematischen Viskosität bei 50 °C von mehr als 180 mm^2/s; oder“.

Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 23. März 2010

Das in Tegucigalpa am 10. Dezember 2009 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit 2007 („Regeneratives Energie- und Energieeffizienzprogramm II“) ist nach seinem Artikel 5

am 10. Dezember 2009

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 23. März 2010

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Reinhard Tittel-Gronefeld

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit 2007

„Regeneratives Energie- und Energieeffizienzprogramm II“

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Mittelamerikanische Bank für Wirtschaftsintegration
– im Folgenden „Bank“ genannt –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bank,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Mittelamerika beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnote der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Tegucigalpa vom 20. Dezember 2007 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Bank, für das Vorhaben „Regeneratives Energie- und Energieeffizienzprogramm II“ ein Verbunddarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), das im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt wird, von bis zu 30 000 000,– EUR (in Worten: dreißig Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Bank weiterhin gegeben ist. Das Vorhaben kann nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Bank zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung des in Absatz 1 genannten Vorhabens oder Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des in Absatz 1 genannten Vorhabens von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt

wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmt der zwischen der KfW und der Bank zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

(2) Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrages entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Darlehensvertrag geschlossen wurde. Für diesen Betrag endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2015.

Artikel 3

Die Bank bemüht sich, dass Abschluss und Ausführung des in Artikel 2 Absatz 1 erwähnten Vertrags von Steuern und sonstigen Abgaben in den Mitgliedsländern der Bank befreit werden.

Artikel 4

Die Bank bemüht sich, dass bei den sich aus der Gewährung des Verbunddarlehens ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen überlassen wird, dass keine Maßnahmen getroffen werden, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und dass gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen erteilt und eingeholt werden.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Tegucigalpa am 10. Dezember 2009 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Gordon Kricke

Für die Mittelamerikanische Bank für Wirtschaftsintegration
Nick Rischbieth

Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 23. März 2010

Das in Tegucigalpa am 10. Dezember 2009 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit (2008) ist nach seinem Artikel 5

am 10. Dezember 2009

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 23. März 2010

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Reinhard Tittel-Gronefeld

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mittelamerikanischen Bank für Wirtschaftsintegration über Finanzielle Zusammenarbeit (2008)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Mittelamerikanische Bank für Wirtschaftsintegration
– im Folgenden „Bank“ genannt –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Bank,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Mittelamerika beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnoten der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Tegucigalpa vom 8. Dezember 2008 (Gz.: WZ-1-442.1) –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Bank, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) vergünstigte Darlehen von insgesamt 70 000 000,– EUR (in Worten: siebzig Millionen Euro) für die Vorhaben

a) „KKMU-Förderung Innovation und Unternehmensgründung“ bis zu 15 000 000,– EUR (in Worten: fünfzehn Millionen Euro),

b) „KMU-Umweltkreditprogramm über den BCIE“ bis zu 30 000 000,– EUR (in Worten: dreißig Millionen Euro),

c) „Regionales Mikrofinanzprogramm III“ bis zu 25 000 000,– EUR (in Worten: fünfundzwanzig Millionen Euro)

zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Bank weiterhin gegeben ist. Die Vorhaben können nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Bank zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder weitere Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und der Bank zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehensverträge zwischen der KfW und der Bank geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2016.

Artikel 3

Die Bank bemüht sich, dass Abschluss und Ausführung der in Artikel 2 Absatz 1 erwähnten Verträge von Steuern und sonstigen Abgaben in den Mitgliedsländern der Bank befreit werden.

Artikel 4

Die Bank bemüht sich, dass bei den sich aus der Gewährung der Darlehen ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen überlassen wird, dass keine Maßnahmen getroffen werden, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und dass gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen erteilt und eingeholt werden.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Tegucigalpa am 10. Dezember 2009 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Gordon Kricke

Für die Mittelamerikanische Bank für Wirtschaftsintegration

Nick Rischbieth

Bekanntmachung des deutsch-chinesischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 24. März 2010

Das in Peking am 2. Februar 2010 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China über Finanzielle Zusammenarbeit 2008 ist nach seinem Artikel 7

am 2. Februar 2010

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 24. März 2010

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Robert Haas

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China über Finanzielle Zusammenarbeit 2008

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Volksrepublik China –

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Volksrepublik China beizutragen,

unter Bezugnahme auf das anlässlich der politischen Gespräche am 27. November 2008 unterzeichnete Memorandum of Understanding sowie die Verbalnote Nummer 738/08 der Deutschen Botschaft Peking vom 29. Dezember 2008 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Volksrepublik China, für das Vorhaben „Klima- und Energieprogramm China“ ein Verbunddarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bis zur Höhe von 50 000 000,– EUR (in Worten: fünfzig Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Volksrepublik China weiterhin gegeben ist. Das Vorhaben wird im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt und kann nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(2) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Volksrepublik China darüber hinaus, für das Vorhaben „Klima- und Umweltinfrastruktur im urbanen Raum“ ein vergünstigtes Darlehen der KfW, das im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt wird, von bis zu 60 000 000,– EUR (in Worten: sechzig Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Volksrepublik China weiterhin gegeben ist. Das Vorhaben kann nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Volksrepublik China zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Vorhaben oder weitere Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in den

Absätzen 1 und 2 genannten Vorhaben von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Unter Bezugnahme auf den Briefwechsel zwischen dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und dem Finanzministerium der Volksrepublik China vom 3./9. Juli 2008 sowie auf die Abkommen vom 27. Februar 1992, vom 23. September 1993, vom 6. Dezember 2001, vom 1. April 2004, vom 6. Dezember 2004 und vom 25. September 2007 zwischen unseren beiden Regierungen über Finanzielle Zusammenarbeit werden die folgenden Vorhaben mit den genannten Beträgen reprogrammiert und als Finanzierungsbeitrag für das Vorhaben „Erdbebenhilfe Sichuan“ verwendet:

1. das in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c Unterbuchstabe bb des Abkommens vom 27. Februar 1992 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Aufforstung II“ mit einem Finanzierungsbeitrag von 198 483,66 EUR (in Worten: einhundertachtundneunzigtausendvierhundertdreiundachtzig Euro und sechsundsechzig Cent),
2. das in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c Unterbuchstabe bb des Abkommens vom 23. September 1993 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Aufforstung IV“ mit einem Finanzierungsbeitrag von 36 983,44 EUR (in Worten: sechsunddreißigtausendneunhundertdreiundachtzig Euro und vierundvierzig Cent),
3. das in Artikel 1 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Abkommens vom 6. Dezember 2001 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Kleinbäuerliche Aufforstung und Wiederherstellung des Schutzwaldes am oberen und mittleren Yangtse“ mit einem Finanzierungsbeitrag von 100 000,– EUR (in Worten: einhunderttausend Euro),
4. das in Artikel 1 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Abkommens vom 6. Dezember 2004 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Photovoltaik – Dorfstromversorgung Innere Mongolei“ mit einem Finanzierungsbeitrag von 8 000 000,– EUR (in Worten: acht Millionen Euro) sowie
5. das in Artikel 1 Absatz 1 Nummer 3 des Abkommens vom 25. September 2007 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Studien- und Fachkräftefonds“ mit einem Finanzierungsbeitrag von 64 532,90 EUR (in Worten: vierundsechzigtausendfünfhundertzweiunddreißig Euro und neunzig Cent),

wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass es die Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrages erfüllt.

(2) Das in Artikel 1 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Abkommens vom 1. April 2004 zwischen unseren beiden Regierungen genannte Vorhaben „Photovoltaik – Dorfstromversorgung Gansu“ wird mit einem Finanzierungsbeitrag von 6 000 000,– EUR (in Worten: sechs Millionen Euro) reprogrammiert und als Finanzierungsbeitrag für das Vorhaben „Erdbebenhilfe Gansu“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass es die Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrages erfüllt.

(3) Im Übrigen gelten die Bestimmungen der eingangs erwähnten Abkommen vom 27. Februar 1992, vom 23. September 1993, vom 6. Dezember 2001, vom 1. April 2004, vom 6. Dezember 2004 sowie vom 25. September 2007 auch für diese Vereinbarung.

Artikel 3

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 und 2 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und den Empfängern der Darlehen und der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage der in Artikel 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehens- und Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2016.

Artikel 4

Die Regierung der Volksrepublik China stellt die KfW von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 3 Absatz 1 erwähnten Verträge in der Volksrepublik China erhoben werden.

Artikel 5

Die Regierung der Volksrepublik China überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung und der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 6

Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Abkommens vom 10. Juni 1985 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China über Finanzielle Zusammenarbeit sowie des dazugehörenden Briefwechsels in der durch die Vereinbarung vom 11./12. Dezember 1986 geänderten Fassung auch für dieses Abkommen.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Peking am 2. Februar 2010 in zwei Urschriften, jede in deutscher, chinesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des chinesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Michael Schäfer

Für die Regierung der Volksrepublik China

Li Yong

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Vom 26. März 2010

Das Europäische Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) – BGBl. 1969 II S. 1489, 1491; 1979 II S. 1334, 1335; 2007 II S. 1950, 1951 – ist nach seinem Artikel 7 Absatz 2 für die

Türkei	am 22. März 2010

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 23. Juli 2009 (BGBl. II S. 965).

Berlin, den 26. März 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie des Protokolls hierzu

Vom 26. März 2010

I.

Das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) – BGBl. 1961 II S. 1119, 1120 – ist nach seinem Artikel 43 Absatz 2 für

Jordanien	am 11. Februar 2009
Syrien	am 9. Dezember 2008

in Kraft getreten.

II.

Das Protokoll vom 5. Juli 1978 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) – BGBl. 1980 II S. 721, 733 – ist nach seinem Artikel 4 Absatz 2 für

Jordanien	am 11. Februar 2009

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 4. November 2008 (BGBl. II S. 1338).

Berlin, den 26. März 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Bekanntmachung

über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten betreffend Kontrollstellen und grenzüberschreitenden Datenverkehr

und zu dem Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten

Vom 30. März 2010

I.

Das Zusatzprotokoll vom 8. November 2001 (BGBl. 2002 II S. 1882, 1887) zum Übereinkommen vom 28. Januar 1981 zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten (BGBl. 1985 II S. 538, 539) betreffend Kontrollstellen und grenzüberschreitenden Datenverkehr wird nach seinem Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe b für

Liechtenstein am 1. Mai 2010

in Kraft treten.

II.

Bezüglich des Übereinkommens vom 28. Januar 1981 zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten hat Liechtenstein zu seinem bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde notifizierten Vorbehalt (vgl. die Bekanntmachung vom 7. September 2004, BGBl. II S. 1440) Folgendes mitgeteilt:

(Übersetzung)

"The Principality of Liechtenstein, by withdrawing item 2.d ('personal data files set up pursuant to the Liechtenstein Due Diligence Act'), amends its declaration concerning Article 2 of the Convention as contained in the annex to the instrument of ratification deposited on 11 May 2004."

„Das Fürstentum Liechtenstein ändert seine in der Anlage zu der am 11. Mai 2004 hinterlegten Ratifikationsurkunde enthaltene Erklärung zu Artikel 2 des Übereinkommens dahin gehend, dass es Nummer 2 Buchstabe d (‚Dateien/Datensammlungen mit personenbezogenen Daten nach dem Liechtensteiner Gesetz über die Sorgfaltspflicht') zurücknimmt."

Moldau hat dem Generalsekretär des Europarats am 17. September 2009 folgende geänderten Kontaktinformationen notifiziert:

National Center for Protection of the Data with Personal Character
(Nationales Zentrum für den Schutz personenbezogener Daten)
Str. Serghei Lazo nr. 48
MD-2004 Chisinau
Republik Moldau
Tel.: +373 22 820801
Fax: +373 22 802806
Leiter des Zentrums: Vitalie Panis
Stellvertretender Leiter des Zentrums: Vasile Foltea

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 8. September 2009 (BGBl. II S. 1143).

Berlin, den 30. März 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz
Postanschrift: 11015 Berlin
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz
Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II
Postanschrift: 53094 Bonn
Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn
Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mbH.
Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:
Bundesanzeiger Verlagsges.mbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78
E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de
Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 45,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 3,70 € (2,80 € zuzüglich 0,90 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprachen

Vom 31. März 2010

Finnland hat dem Generalsekretär des Europarats am 30. November 2009 die nachstehende Erklärung zu der Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprachen des Europarats vom 5. November 1992 (BGBl. 1998 II S. 1314, 1315) notifiziert:

(*Übersetzung*)

"Finland declares, referring to Article 7, paragraph 5, that it undertakes to apply, *mutatis mutandis,* the principles listed in paragraphs 1 to 4 of the said Article to Romanes language, to the Karelian language and to the other non-territorial languages in Finland."

„Finnland erklärt hinsichtlich des Artikels 7 Absatz 5, dass es sich verpflichtet, die in Artikel 7 Absätze 1 bis 4 genannten Grundsätze sinngemäß auf die Sprache Romani, die karelische Sprache und die anderen nicht territorial gebundenen Sprachen anzuwenden."

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 28. Mai 2009 (BGBl. II S. 702).

Berlin, den 31. März 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer