

Richtlinien für die Beförderung gefährlicher und schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut an Bord von Offshore-Versorgern

EntschlieÙung A.673 (16)

verabschiedet von der Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 19. Oktober 1989

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Kapitel 1 — Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich (Schiffe)

1.2 Anwendungsbereich (Stoffe)

1.3 Begriffsbestimmungen

1.4 Gleichwertiger Ersatz

1.5 Besichtigung und Zeugniserteilung

Kapitel 2 — Stabilität und Anordnung der Ladetanks

2.1 Stabilität

2.2 Anordnung der Ladetanks

Kapitel 3 Schiffsentwurf

3.1 Trennung der Ladung

3.2 Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräume sowie Kontrollstationen

3.3 Zugang zu Räumen im Ladungsbereich

3.4 Bauart der Ladetanks

3.5 Zulässige Werkstoffe

3.6 Be- und Entlüftungsanlagen für Ladetanks

3.7 Ladungsumschlag

3.8 Elektrische Anlagen

3.9 Anforderungen an Brandbekämpfungseinrichtungen

3.10 Schutz vor auslaufender Säure

3.11 Lüftung von Räumen im Ladungsbereich

3.12 Aufspüren von Gasen

3.13 Besondere Anforderungen — Allgemeines

3.14 Besondere Anforderungen bei der Beförderung verflüssigter Gase

3.15 Tankinhalts- und Füllstandsmeßeinrichtungen

3.16 Fernbediente Schnellabschaltvorrichtungen

Kapitel 4 Umweltschutzanforderungen

Kapitel 5 Schutz der Beschäftigten

5.1 Duschen zum Abwaschen gefährlicher Stoffe vom Körper sowie Augenduschen

5.2 Schutzausrüstung und Sicherheitsausrüstung

Kapitel 6 — Betriebliche Anforderungen

Kapitel 7 Anwendung der Richtlinien auf vorhandene Offshore-Versorger

Anhang 1 — Aufstellung der zur Beförderung zugelassenen Stoffe

Anhang 2 — Mustervordruck des Eignungszeugnisses

Vorwort

1 Die vorliegenden Richtlinien gelten für Entwurf, Konstruktion und Betrieb von Fahrzeugen für die Versorgung meeres technischer Einrichtungen (im folgenden „Offshore-Versorger“ genannt), die beschränkte Mengen gefährlicher und schädlicher flüssiger Stoffe befördern, welche der Wartung und Versorgung von Bohrplattformen, ortsbeweglichen Bohrrinseln und sonstigen meeres technischen Einrichtungen dienen, insbesondere derjenigen, die zur Suche nach oder zur Gewinnung von Öl aus dem Meeresuntergrund eingesetzt sind.

2 Die Ausarbeitung der vorliegenden Richtlinien erfolgte nach den Bestimmungen von Regel 13 Abs. 4 der Anlage II zu MARPOL 73/78 und in Anerkennung der Notwendigkeit, Normen festzulegen, die für die obengenannten Arten von Fahrzeugen als Alternative zum Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut beziehungsweise zum Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut herangezogen werden können.

3 Diese Richtlinien sollen die Grundlage dafür schaffen, daß bei möglichst geringer Gefährdung von Fahrzeug, Besatzung und Umwelt beschränkte Mengen der besagten gefährlichen und schädlichen flüssigen Stoffe unverpackt an Bord von Offshore-Versorgern befördert werden können.

4 Der Grundgedanke der Richtlinien ist es, die Normen aus dem Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut beziehungsweise aus dem Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut in dem Umfang anzuwenden, wie dies unter Berücksichtigung der spezifischen Entwurfsmerkmale und Einsatzbedingungen dieser Fahrzeuge sowie angesichts der dadurch vorgegebenen Beschränkung der Flüssigkeitsmengen, die sie überhaupt befördern können, mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

5 Soweit der Inhalt dieser Richtlinien nicht entgegensteht, gelten die „Richtlinien für Entwurf und Konstruktion von Fahrzeugen zur Versorgung meeres technischer Einrichtungen (Offshore-Versorger)“ (IMO-EntschlieÙung A.469 (XII) vom 19. November 1981) auch für die „Offshore-Versorger“ im Sinne der vorliegenden Richtlinien.

6 Es ist eine anerkannte Tatsache, daß die Meerestechnik vieltalig und einem fortlaufenden Entwicklungsprozeß unterworfen ist, was beispielsweise durch den steigenden Bedarf an Schiffen mit speziellen Aufgaben wie etwa Fahrzeugen für Aufschlußbohrungen offenkundig wird. Um den Bedürfnissen dieses Wirtschaftszweiges gerecht werden zu können, sollen die Richtlinien nicht festgeschrieben bleiben. Deshalb wird die Internationale Seeschiffahrts-Organisation die Richtlinien in bestimmten Zeitabständen unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich gesammelten Erfahrungen und des Standes der technischen Entwicklung auf ihren Aktualisierungsbedarf hin überprüfen. Änderungen der Richtlinien zur Einarbeitung von Anforderungen im Zusammenhang mit der Zulassung weiterer Stoffe zur Beförderung werden zu gegebener Zeit mitgeteilt, das heißt, wenn weitere Stoffe für die Zulassung zur Beförderung vorgeschlagen und die entsprechenden Anforderungen ausgearbeitet werden.

Kapitel 1 — Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich (Schiffe)

1.1.1 Diese Richtlinien gelten für Offshore-Versorger (unabhängig von deren Größe oder Einsatzgebiet), die in beschränkten Mengen die in Punkt 1.2.2 erfaßten Stoffe befördern, obwohl sie nicht in erster Linie für die Beförderung von unverpackter Ladung im Sinne der vorliegenden Richtlinien konstruiert oder umgebaut worden sind. Die Richtlinien gelten immer nur dann, wenn tatsächlich diese Ladungen befördert werden.

1.1.2 Für Offshore-Versorger, deren Kiel am oder nach dem 19. April 1990 gelegt worden ist oder die sich an jenem Tage in einem vergleichbaren Bauzustand befunden haben, gelten die Anforderungen in den Kapiteln 1 bis 6 in vollem Umfang. Für Offshore-Versorger, deren Kiel vor dem 4. April 1990 gelegt worden ist oder die sich an jenem Tage in einem vergleichbaren Bauzustand befunden haben, gelten die Richtlinien nach Maßgabe von Kapitel 7.

1.1.3 Ungeachtet des Baudatums soll ein Fahrzeug, das an oder nach dem in Punkt 1.1.2 genannten Tage für die Beförderung unverpackter Flüssigkeiten im Sinne der vorliegenden Richtlinien umgebaut worden ist, als ein Fahrzeug behandelt werden, das an dem Tage gebaut worden ist, an welchem der Umbau begonnen hat. Ein vorhandener Offshore-Versorger, der Ladungen im Sinne der vorliegenden Richtlinien befördert und an dem zwecks der Beförderung weiterer Ladungen im Sinne der vorliegenden Richtlinien Änderungen vorgenommen werden, soll nicht als ein Fahrzeug angesehen werden, an dem ein Umbau vorgenommen worden ist.

1.1.4 Im Sinne der vorliegenden Richtlinien bedeutet der Ausdruck „beschränkte Mengen“, daß die Gesamtmenge der in Punkt 1.2.2 erfaßten unverpackten Flüssigkeiten, die zu irgendeinem Zeitpunkt befördert wird, höchstens 800 m³ oder 40 Prozent der Tragfähigkeit des Fahrzeugs (ausgedrückt in Kubikmetern und berechnet mit einer Stoffdichte von 1,0) beträgt, je nachdem, welcher der beiden Werte der geringere ist. Im Falle eines Fahrzeuges nach Punkt 1.3.4.2, wie etwa eines Fahrzeuges für Aufschlußbohrungen, kann die Verwaltung gestatten, daß eine größere als die im vorstehenden beschriebene Höchstmenge befördert wird.

1.1.5 In Fällen sonstiger Fahrzeuge kann die Verwaltung gestatten, daß eine größere als die im vorstehenden beschriebene Höchstmenge befördert wird, vorausgesetzt, die Anforderungen an die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall nach Kapitel 2 des Internationalen Chemikalien-Codes beziehungsweise des Internationalen Gastanker-Codes werden erfüllt.

1.1.6 Die Richtlinien gelten nur im Falle einer Beförderung unverpackter Ladung; hierzu gehört auch deren Umschlag in einen oder aus einem Ladungsbehälter, der entweder einen Teil des Fahrzeuges bildet oder an Bord verbleibt.

1.1.7 Die Beförderung und der Umschlag von gefährlichen Gütern und Meeresschadstoffen in verpackter Form sollen in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen erfolgen.

1.1.8 Die vorliegenden Richtlinien gelten zusätzlich zu den „Richtlinien für Entwurf und Bau von Fahrzeugen zur Versorgung meeres technischer Einrichtungen (Offshore-Versorger)“ (IMO-EntschlieÙung A.469 (XII)). In Fällen, wo die vorliegenden Richtlinien Sicherheitsnormen festlegen, die von denen in EntschlieÙung A.469 (XII) abweichen, sollen die in den vorliegenden Richtlinien enthaltenen Normen maßgeblich sein.

1.2 Anwendungsbereich (Stoffe)

1.2.1 Diese Richtlinien wurden erstellt, damit bei möglichst geringer Gefährdung des Offshore-Versorgers, seiner Besatzung und der Umwelt beschränkte Mengen der von diesen Richtlinien erfaßten Ladungen unverpackt befördert werden können.

1.2.2 Stoffe, deren Beförderung nach diesen Richtlinien erfolgen kann, sind

- 1 die in Anhang 1 aufgeführten gefährlichen und schädlichen Flüssigkeiten sowie diejenigen Stoffe, die aufgrund der folgenden Kennzeichen in den Anhang 1 aufgenommen werden können:

- 1.1 Stoffe, die aus Sicherheitsgründen zur Beförderung einem Typ-3-Schiff nach der Begriffsbestimmung des Internationalen Chemikalien-Codes zugewiesen werden können und die nicht unter die für giftige Stoffe in Punkt 15.12 dieses Codes festgelegten Anforderungen fallen;
- 1.2 schädliche flüssige Stoffe der Gruppen A, B und C, die zur Beförderung auf einem Typ-3-Schiff zugelassen würden;

- 2 entzündbare Flüssigkeiten.

1.2.3 Zusatzstoffe, die nach herrschender Auffassung nicht zu den in Punkt 1.2.2 genannten Stoffen zählen, können in beschränkten Mengen befördert werden, wenn die dafür von der Verwaltung als annehmbar erachteten Anforderungen erfüllt werden. Die Gesamtmenge solcher Zusatzstoffe, die befördert werden darf, soll 10 Prozent der für das Fahrzeug zugelassenen Höchstmenge der in den vorliegenden Richtlinien erfaßten Stoffe nicht überschreiten. Ein einzelner Tank darf nicht mehr als 10 m³ solcher Zusatzstoffe enthalten. Das Einleiten solcher Zusatzstoffe ins Meer von Offshore-Versorgern aus ist verboten.

1.2.4 Eine Beförderung von Stoffen, die nicht in Anhang 1 aufgeführt sind, soll nur erfolgen, wenn die einschlägigen von der Verwaltung vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen erfüllt werden; dabei sollen die von der Organisation beschlossenen Kriterien für die Gefährlichkeitsbewertung unverpackter Chemikalien sowie die in Punkt 1.2.2 festgelegte Beschränkung beachtet werden. Die Organisation soll von der vorläufigen Bewertung und von den für die Beförderung aufgestellten Bedingungen unterrichtet werden, damit die Frage der Aufnahme des betreffenden gefährlichen Stoffes in den Anhang 1 erörtert werden kann.

1.3 Begriffsbestimmungen

Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten die Begriffsbestimmungen aus den Kapiteln 1 und 4 des Internationalen Chemikalien-Codes.

1.3.1 Der Ausdruck „Ladungsbereich“ (englisch: „cargo area“) bezeichnet denjenigen Teil des Offshore-Versorgers, bei welchem die Wahrscheinlichkeit besteht, daß sich dort Ladung oder Ladungsdämpfe befinden; zum „Ladungsbereich“ zählen Ladetanks, Ladepumpenräume, Laderäume, in denen unabhängige Tanks stehen, Integraltanks umgebende Kofferdämme sowie die folgenden Decksbereiche:

- 1 der Bereich innerhalb von 3 m um einen an Deck angeordneten Ladetank;
- 2 der Bereich innerhalb von 3 m um Austrittsöffnungen von Ladetanks, wenn diese als unabhängige Tanks unter Deck angeordnet sind;
- 3 der Bereich innerhalb von 3 m um Austrittsöffnungen von Ladetanks, wenn diese als Integraltanks unter Deck angeordnet sind und vom Wetterdeck durch einen Kofferdamm getrennt sind;
- 4 der Decksbereich über einem Integraltank ohne darüber liegenden Kofferdamm und zusätzlich der Decksbereich, der sich längs und quer auf einer Breite von 3 m an jede Seite des Tanks anschließt;
- 5 der Bereich innerhalb von 3 m um Rohrleitungen für flüssige oder gasförmige Ladungen, um Flansche, um Absperrarmaturen im Ladungskreislauf, um Austrittsöffnungen für Gase oder Dämpfe sowie um Eingänge und Lüftungsöffnungen zu Ladepumpenräumen.

1.3.2 Der Ausdruck „Tragfähigkeit“ (englisch: „deadweight“) bezeichnet — ausgedrückt in metrischen Tonnen — den Unterschiedsbetrag zwischen der Wasserverdrängung eines Offshore-Versorgers in Wasser mit einer spezifischen Dichte von 1,025 an der Wasserlinie im beladenen Zustand des Fahrzeuges (entsprechend dem dem Fahrzeug erteilten Sommerfreibord) und dem Leergewicht des Schiffes.

1.3.3 Der Ausdruck „Leergewicht“ (englisch: „lightweight“) bezeichnet — ausgedrückt in metrischen Tonnen — die Wasserverdrängung eines Offshore-Versorgers ohne Ladung, Treibstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Frischwasser und Brauchwasser in Tanks, Bordvorräte sowie ohne Fahrgäste und Besatzungsmitglieder samt deren persönlicher Habe.

1.3.4 Der Ausdruck „Offshore-Versorger“ (englisch: „offshore support vessel“) bezeichnet

- 1 Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung von Bordvorräten, Werkstoffen und Ausrüstungsgegenständen zu und von ortsbeweglichen Bohrrinseln, ortsfesten und schwimmfähigen Plattformen sowie sonstigen ähnlichen meeres technischen Einrichtungen eingesetzt sind;
- 2 Fahrzeuge, die anderweitig in erster Linie zur Unterstützung des Betriebes meeres technischer Einrichtungen eingesetzt sind. Hierzu zählen auch Fahrzeuge für Aufschlußbohrungen, nicht jedoch ortsbewegliche Bohrrinseln, Schwimmkräne, Rohrleger oder Unterkunftsplattformen.

1.3.5 Der Ausdruck „gefährlicher Stoff“ (englisch: „hazardous substance“) bezeichnet Stoffe, die entweder in Kapitel 17 des Internationalen Chemikalien-Codes aufgeführt sind oder die ein Gefährdungspotential aufweisen, das in irgendeinem sei-

ner Kennwerte über den Mindestwerten der von der Organisation beschlossenen Kriterien für die Gefährlichkeitsbewertung unverpackter Chemikalien liegt.

1.3.6 Der Ausdruck „schädlicher flüssiger Stoff“ (englisch: „noxious liquid substance“) bezeichnet Stoffe, die in Gruppe A, B, C oder D eingestuft sind, und zwar einschließlich derjenigen Stoffe, die vorläufig in einer dieser Gruppen eingestuft wurden.

1.3.7 Der Ausdruck „Stoff, der lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellt“ (englisch: „pollution hazard only substance“) bezeichnet Stoffe mit dem Eintrag „P“ in Spalte d von Kapitel 17 des Internationalen Chemikalien-Codes.

1.3.8 Der Ausdruck „Stoff, der ein Sicherheitsrisiko darstellt“ (englisch: „safety hazard substance“) bezeichnet Stoffe mit dem Eintrag „S/P“ oder „S“ in Spalte d von Kapitel 17 des Internationalen Chemikalien-Codes.

1.3.9 Der Ausdruck „entzündbare Flüssigkeit“ (englisch: „flammable liquid“) bezeichnet Flüssigkeiten, deren Flammpunkt, ermittelt durch „Versuche im geschlossenen Tiegel“ („closed-cup test“), nicht über 60° C liegt.

1.3.10 Der Ausdruck „Internationaler Chemikalien-Codes“ (englisch: „International Bulk Chemical Code“) bezeichnet den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IMO-EntschlieÙungen MSC.4(48) und MEPC.19(22)).

1.3.11 Der Ausdruck „Internationaler Gastanker-Code“ (englisch: „International Gas Carrier Code“) bezeichnet den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IMO-EntschlieÙung MSC.5(48)).

1.3.12 Der Ausdruck „MARPOL 73/78“ bezeichnet das Internationale Übereinkommen von 1973 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen.

1.3.13 Der Ausdruck „SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweiligen Fassung“ (englisch: „1974 SOLAS Convention, as amended“) bezeichnet das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweiligen Fassung.

1.4 Gleichwertiger Ersatz

1.4.1 Schreiben diese Richtlinien vor, daß bestimmte Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungsgegenstände, beziehungsweise bestimmte Baumuster derselben, auf Offshore-Versorgern eingebaut oder mitgeführt werden sollen, daß bestimmte Vorkehrungen getroffen werden sollen oder daß bestimmte Verfahren oder Anordnungen eingehalten werden sollen, so kann die Verwaltung gestatten, daß auf einem bestimmten Offshore-Versorger andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungsgegenstände, beziehungsweise andere Baumuster derselben, eingebaut oder mitgeführt, daß andere Vorkehrungen getroffen oder daß andere Verfahren oder Anordnungen eingehalten werden, wenn durch Erprobung oder auf andere Weise festgestellt worden ist, daß diese anderen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungsgegenstände, beziehungsweise die betreffenden anderen Baumuster derselben, die anderen Vorkehrungen, Verfahren oder Anordnungen mindestens ebenso wirksam sind wie die in den Richtlinien geforderten. Allerdings darf die Verwaltung nicht zulassen, daß betriebliche Methoden oder Verfahren wahlweise als Ersatz für bestimmte in den Richtlinien vorgeschriebene Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte, Ausrüstungsgegenstände, beziehungsweise für bestimmte Baumuster derselben, angewandt werden, es sei denn, die Richtlinien gestatteten ausdrücklich einen solchen wahlweisen Ersatz.

1.4.2 Gestattet die Verwaltung nach der vorstehenden Regelung den Ersatz von bestimmten Einrichtungen, Werkstoffen, Vorrichtungen, Geräten, Ausrüstungsgegenständen, beziehungsweise den Ersatz bestimmter Baumuster derselben, von bestimmten Vorkehrungen, Verfahren oder Anordnungen, oder läßt sie neuartige Entwürfe oder Verwendungsweisen zu, so soll sie der Organisation hierüber Einzelheiten mitteilen und ihr eine Darstellung der Grundlagen für die Gleichwertigkeitsfeststellung übermitteln, damit die Organisation diese Unterlagen an die anderen Vertragsparteien des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner jeweiligen Fassung sowie an die Vertragsparteien von MARPOL 73/78 zwecks Unterrichtung ihrer Bediensteten weiterleiten kann.

1.5 Besichtigung und Zeugniserteilung

1.5.1 Nach zufriedenstellender Erstbesichtigung eines Offshore-Versorgers soll die Verwaltung oder die von ihr gehörig dazu befugte Stelle ein Zeugnis nach dem Muster der Anlage 2 ausstellen, aus dessen Eintragungen die Einhaltung der vorliegenden Richtlinien hervorgeht. Das Zeugnis, dessen Geltungsdauer fünf Jahre nicht überschreiten soll, soll Angaben darüber enthalten, welche der von den vorliegenden Richtlinien erfaßten Ladungen durch das betreffende Fahrzeug befördert werden dürfen sowie gegebenenfalls Angaben darüber, unter welchen Auflagen die Beförderung erfolgen darf.

1.5.2 Ein nach den vorliegenden Richtlinien ausgestelltes Zeugnis soll die gleiche Gültigkeit haben und ebenso anerkannt werden wie ein nach Regel 11 von Anlage II zu MARPOL 73/78 oder nach Regel VII/10 und Regel VII/13 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 ausgestelltes Zeugnis.

1.5.3 Ist ein Fahrzeug für die Beförderung von Stoffen konstruiert, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen, so kann das nach Anlage II zu MARPOL 73/78 vorgeschriebene „Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut“ mit einem geeigneten Vermerk versehen werden und als Zeugnis im Sinne von Punkt 1.5.1 dienen.

1.5.4 Die Gültigkeit der in den Punkten 1.5.1 und 1.5.3 genannten Zeugnisse steht unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der regelmäßigen Zwischen-, Jahres- und Zusatzbesichtigungen, wie sie durch den Internationalen Chemikalien-Codes, den Internationalen Gastanker-Code und die Anlage II zu MARPOL 73/78 vorgeschrieben sind.

Kapitel 2 — Stabilität und Anordnung der Ladetanks

2.1 Stabilität

2.1.1 Nach den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinien gebaute Offshore-Versorger sollen von ihrem Entwurf her so ausgelegt sein, daß sie die Anforderungen an Intakstabilität und Unterteilung erfüllen, die in den Richtlinien für Entwurf und Konstruktion von Fahrzeugen zur Versorgung meeres technischer Einrichtungen (Offshore-Versorger) (IMO-EntschlieÙung A.469 (XII)) enthalten sind.

2.1.2 Fahrzeuge für Aufschlußbohrungen, denen gestattet ist, mehr als die in Absatz 1.1.4 festgelegten Höchstmengen zu befördern, sollen von ihrem Entwurf her so ausgelegt sein, daß sie die Anforderungen an Intakstabilität und Unterteilung sowie an die Stabilität im Beschädigungsfall erfüllen, die in den Richtlinien für Entwurf und Konstruktion von Fahrzeugen zur Versorgung meeres technischer Einrichtungen (Offshore-Versorger) enthalten sind, allerdings mit der Maßgabe, daß angenommen werden soll, die in Punkt 3.2.1 jener Richtlinien angegebene Beschädigung erfolge an einer beliebigen Stelle entlang der gesamten Schiffslänge zwischen zwei wasserdichten Querschotten.

2.2 Anordnung der Ladetanks

Ladetanks, die in den vorliegenden Richtlinien erfaßte Stoffe enthalten, sollen mindestens 760 mm Abstand von der Außenhaut des Fahrzeuges haben, in Höhe der Sommerladelinie rechtwinklig zur Mittschiffslinie nach innen gemessen.

Kapitel 3 — Schiffsentwurf

3.1 Trennung der Ladung

3.1.1 Ein Tank, der eine in den vorliegenden Richtlinien erfaßte Ladung oder Reste solcher Ladung enthält, soll durch einen Kofferdamm, Leerraum, Ladepumpenraum, Leertank, Brennstofftank oder einen anderen, ähnlichen Raum von Maschinenräumen, Antriebswellentunnels (sofern vorhanden), Laderäumen für Trockenladung, Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen sowie von Trinkwasser und sonstigen für den menschlichen Verbrauch vorgesehenen Vorräten getrennt sein. Diese Forderung soll als erfüllt angesehen werden, wenn unabhängige Tanks an Deck aufgestellt oder in Laderäumen angeordnet werden, die ansonsten leer sind.

3.1.2 Ladungen, die mit anderen Ladungen oder mit flüssigen Brennstoffen in gefährlicher Weise reagieren, sollen

.1 von diesen anderen Ladungen und flüssigen Brennstoffen durch einen Kofferdamm, Leerraum, Ladepumpenraum, Pumpenraum, Leertrank oder einen Tank getrennt sein, der eine mit der jeweils benachbarten Ladung verträgliche Ladung enthält;

.2 über getrennte Pumpen und Rohrleitungen verfügen, die nicht durch andere Ladetanks mit derartigen Ladungen führen sollen, es sei denn in einer Tunnelummantelung;

.3 über getrennte Be- und Entlüftungsleitungen für ihre Tanks verfügen.

3.1.3 Laderohrleitungen sollen nicht durch Unterkunftsräume und Wirtschaftsräume sowie mit Ausnahme von Ladepumpenräumen und Pumpenräumen nicht durch Maschinenräume führen.

3.1.4 Pumpen, Ballastrohrleitungen, Be- und Entlüftungsleitungen sowie andere ähnliche Einrichtungen für Tanks, die ausschließlich für Ballastwasser bestimmt sind, sollen von ähnlichen Einrichtungen für Ladetanks getrennt sein.

3.1.5 Lenzeneinrichtungen für Ladepumpenräume oder für Laderäume, in denen unabhängige Ladetanks angeordnet sind, sollen gänzlich im Ladungsbereich gelegen sein.

Trennvorschriften für Integraltanks

3.1.6 Grenzt an einen Ladetank nicht unmittelbar die Bodenbeplattung, ein Brennstofftank, ein Ladepumpenraum oder ein Pumpenraum an, so soll der Ladetank von einem Kofferdamm umgeben sein. Für andere Zwecke vorgesehene Tanks (ausgenommen Trinkwassertanks und Schmieröltanks) können als Kofferdämme für diese Tanks gelten.

3.1.7 Um den Zugang zu allen Räumen zu gestatten, soll der Mindestabstand zwischen der Außenseite eines Ladetanks und dem nächstbenachbarten Schiffsverband 600 mm betragen.

3.1.8 Ladetanks dürfen sich bis an die Deckbeplattung erstrecken, wenn in diesem Bereich keine Trockenladung umgeschlagen wird. Wenn in dem Decksbereich oberhalb eines Ladetanks Trockenladung umgeschlagen wird, darf sich der Ladetank nur dann bis zur Deckbeplattung erstrecken, wenn entsprechend den Vorschriften der Verwaltung ein durchgehender Decksbelag aus Holz oder aus einem anderen passenden Werkstoff in ausreichender Stärke und zweckmäßiger Bauart dauerhaft angebracht ist.

3.1.9 Ladungen, die in den vorliegenden Richtlinien erfaßt werden, sollen weder in Vorpiektanks noch in Achterpiektanks befördert werden.

3.1.10 In bezug auf Stoffe, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen und deren Flammpunkt, ermittelt durch Versuche im geschlossenen Tiegel („closed-cup test“), über 60°C liegt, kann die Verwaltung von der Erfüllung der Punkte 3.1.1 und 3.1.3 absehen, wenn die Trennvorschriften bezüglich Unterkunftsräumen, Trinkwasser- und sonstigen für den menschlichen Verbrauch vorgesehenen Vorräten beachtet werden. Darüber hinaus brauchen in solchen Fällen die Punkte 3.1.6 und 3.1.7 auch nicht angewandt zu werden.

3.2 Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräume sowie Kontrollstationen

3.2.1 Unterkunftsräume, Wirtschaftsräume und Kontrollstationen sollen nicht im Ladungsbereich gelegen sein.

3.2.2 Eingänge, Lufteintrittsöffnungen und sonstige Öffnungen zu Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräumen sowie zu Kontrollstationen sollen nicht dem Ladungsbereich zugewandt sein, wenn sie nicht mindestens 7 m von der nächstgelegenen Stelle des Ladungsbereichs entfernt sind, an der sich entzündbare Stoffe befinden. Die Verwaltung kann gestatten, daß in der obengenannten 7-m-Zone Türen zu Räumen angeordnet sind, die keinen Zugang zu Unterkunfts-, Wirtschafts- oder Maschinenräumen, zu Kontrollstationen wie Ladekontrollräumen oder zu Vorratsräumen haben, vorausgesetzt, daß die Trennflächen der genannten Räume dem Typ „A-60“ entsprechend isoliert sind. Sind in der obengenannten 7-m-Zone eckige oder runde Schiffsfenster angeordnet, welche dem Ladungsbereich zugewandt sind, so sollen es Festfenster sein. Derartige runde Schiffsfenster im ersten Deck über dem Wetterdeck sollen mit Innenblenden aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff versehen sein.

3.2.3 Zum Schutz vor gefährlichen Dämpfen soll mit besonderer Sorgfalt darauf geachtet werden, an welchen Stellen Lufteintrittsöffnungen und sonstige Öffnungen zu Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräumen sowie zu Kontrollstationen angeordnet werden; hierbei soll auch der Verlauf von Laderohrleitungen sowie von Be- und Entlüftungsleitungen für Ladetanks berücksichtigt werden.

3.2.4 In bezug auf Stoffe, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen und deren Flammpunkt über 60°C liegt, kann von der Erfüllung der Punkte 3.2.1 und 3.2.3 abgesehen werden.

3.3 Zugang zu Räumen im Ladungsbereich

Für den Zugang zu Räumen im Ladungsbereich sollen die Anforderungen von Punkt 3.4 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes gelten.

3.4 Bauart des Ladetanks

3.4.1 Ladetanks sollen zumindest von der Art sein, wie sie vom Internationalen Chemikaliertanker-Code beziehungsweise vom Internationalen Gastanker-Code für die betreffende Ladung vorgeschrieben sind.

3.4.2 Ortsbewegliche Tanks, welche den Vorschriften von Abschnitt 13 der Allgemeinen Einleitung zum Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen für die betreffende Ladung entsprechen, oder sonstige speziell von der Verwaltung zugelassene ortsbewegliche Tanks dürfen unter der Voraussetzung benutzt werden, daß sie an geeigneter Stelle angeordnet und am Schiffskörper zweckmäßig befestigt sind.

3.4.3 Mit Ausnahme der Verbindungsstücke zwischen Tanks und Ladepumpenräumen sollen alle Tanköffnungen und Verbindungsstücke zu den Tanks oberhalb des Wetterdecks enden und im obersten Teil der Tanks angeordnet sein. Wenn über Integraltanks Kofferdämme vorgesehen sind, können zur Durchführung durch den Kofferdamm kleine Rohrschächte benutzt werden.

3.4.4 Zur Festlegung der Waddicken unabhängiger Drucktanks soll der jeweils größte aus den folgenden Entwurfsdruckwerten herangezogen werden:

.1 0,7 bar;

.2 der Dampfdruck der Ladung bei einer Temperatur von 45°C;

.3 der Dampfdruck der Ladung bei einer Temperatur von 15°C über derjenigen, mit welcher die Ladung üblicherweise befördert wird;

.4 der Druck, der während des Ladens beziehungsweise Lösens im Tank herrscht. Beim Entwurf der Tanks soll Normen entsprochen werden, die von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Temperatur, mit welcher die Ladung befördert wird, sowie ihrer relativen Dichte als annehmbar erachtet werden. Möglicherweise auf die Tanks einwirkende dynamische Kräfte und ein möglicherweise auftretender Unterdruck sind ebenfalls angemessen zu berücksichtigen.

3.4.5 Integraltanks und unabhängige Schwerkrafttanks sollen gemäß den hierfür von der Verwaltung erlassenen Vorschriften gebaut und geprüft werden, wobei die Temperatur, mit welcher die Ladung befördert wird, sowie ihre relative Dichte mitberücksichtigt werden sollen.

3.4.6 Auf Stoffe, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen und deren Flammpunkt über 60°C liegt, brauchen die Anforderungen von Punkt 3.4.3 nicht angewandt zu werden.

3.5 Zulässige Werkstoffe

Für den Bau von Tanks, Rohrleitungen, Armaturen und Pumpen verwendete Werkstoffe sollen dem Kapitel 6 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes beziehungsweise Kapitel 6 des Internationalen Gastanker-Codes entsprechen.

3.6 Be- und Entlüftungsanlagen für Ladetanks

3.6.1 Unabhängige Drucktanks sollen mit Druckentlastungseinrichtungen versehen sein, die so gestaltet sind, daß austretender Dampf von Personen gelenkt wird, und deren Einstelldruck und Volumendurchfluß Normen entsprechen, welche die Verwaltung unter Berücksichtigung des Entwurfsdrucks nach Punkt 3.4.4 als annehmbar erachtet.

3.6.2 Be- und Entlüftungsanlagen für Integraltanks oder unabhängige Schwerkrafttanks sollen die Anforderungen des Internationalen Chemikaliertanker-Codes erfüllen, abgesehen davon, daß die in Punkt 8.2.2 des Codes genannte Höhe bis auf 2 m verringert werden darf.

3.6.3 Die Anordnung der Luftaustrittsöffnungen von unabhängigen Drucktanks sowie von Ladetanks für Stoffe, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen und deren Flammpunkt, ermittelt durch Versuche im geschlossenen Tiegel („closed-cup-test“) über 60°C liegt, sollen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

3.6.4 Be- und Entlüftungsanlagen für ortsbewegliche Tanks, die nach Punkt 3.4.2 zugelassen sind, sollen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen, wobei die Anforderungen von Punkt 3.6 zu berücksichtigen sind.

3.7 Ladungsumschlag

3.7.1 Das System für den Ladungsumschlag soll die Anforderungen von Kapitel 5 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes beziehungsweise von Kapitel 5 des Internationalen Gastanker-Codes erfüllen, soweit die Verwaltung dies unter Berücksichtigung der einschlägigen Industriennormen und der gängigen Verfahren als praxisingerecht erachtet.

3.7.2 Die Auslösung der nach Punkt 5.6.1.3 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes vorgeschriebenen fernbedienten Abschaltvorrichtungen für alle Ladepumpen und ähnliche Einrichtungen soll von einem eigens für die Überwachung des Ladegehalts vorgesehenen Raum aus, der während des Ladungsumschlags besetzt ist, sowie von mindestens einer weiteren außerhalb des Ladungsbereichs und in sicherer Entfernung von ihm gelegenen Stelle aus möglich sein.

3.8 Elektrische Anlagen

Elektrische Anlagen sollen die Anforderungen von Kapitel 10 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes erfüllen.

3.9 Anforderungen an den Brandschutz

3.9.1 Für die Beförderung der in Anhang 1 als entzündbar ausgewiesenen flüssigen Stoffe sollen auf Fahrzeuge im Sinne der vorliegenden Richtlinien, und zwar unabhängig von ihrem Raumgehalt — also auch auf Fahrzeuge mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 RT — die Anforderungen an Tankschiffe aus Kapitel II-2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner jeweiligen Fassung mit der Maßgabe Anwendung finden, daß

.1 die Regeln 60, 61, 62 und 63 nicht angewandt werden sollen;

.2 die Regel 56.1 (bezüglich der Anordnung von Maschinenräumen hinter Ladetanks, Sloptanks, Ladepumpenräumen und Kofferdämmen), die Regel 56.2 (bezüglich der Anforderungen an die Lage des Haupt-Ladekontrollraumes) sowie die Regeln 56.4 und 56.8 nicht angewandt zu werden brauchen. Darüber hinaus braucht auch die Regel 56.7 nicht angewandt zu werden, vorausgesetzt, daß die Außenwände von Aufbauten und Deckshäusern, die Unterkünfte einschließen, sowie überhängende Decks, die derartige Unterkünfte tragen, mindestens 7 m vom Ladungsbereich entfernt sind. Die Isolierung dieser Außenwände soll jedoch den Anforderungen der Verwaltung entsprechen;

.3 die Verwaltung hinsichtlich der Regel 57.1 gestatten kann, daß eine andere Schutzmethode als die Methode IC nach Regel 42.5.1 verwendet werden darf, wenn dies als zweckmäßig erachtet wird;

.4 anstelle der Regel 58 die Regel 44 angewandt werden darf, wenn dies von der Verwaltung als zweckmäßig erachtet wird;

.5 die Regel 59 nur dann angewandt zu werden braucht, wenn dies unter Berücksichtigung der Anforderung in Punkt 3.6.2 der Richtlinien, wonach Be- und Entlüftungsanlagen für Ladetanks die einschlägigen Anforderungen des Internationalen Chemikaliertanker-Codes erfüllen sollen, von der Verwaltung als zweckmäßig erachtet wird;

.6 die Regel 4, wie sie für Frachtschiffe gilt, und die Regel 7 insoweit Anwendung finden sollen, wie sie auf Tankschiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 2000 oder mehr RT anzuwenden wären;

.7 anstelle der Regel 61 die Bestimmungen des untenstehenden Punktes 3.9.2.3 angewandt werden sollen; und

.8 anstelle der Regel 63 die Bestimmungen des untenstehenden Punktes 3.9.2.5 angewandt werden sollen.

3.9.2 Für die Beförderung der in Anhang 1 als entzündbar ausgewiesenen flüssigen Stoffe finden auch die folgenden Bestimmungen Anwendung:

.1 Während des Ladungsumschlags soll im Feuerlöschleitungssystem der notwendige Wasserdruck gehalten werden.

.2 An allen Feuerlöschanschlußstutzen in der Nähe der zu befördernden entzündbaren flüssigen Stoffe sollen Feuerlöschschläuche mit zugelassenen Mehrzweck-Strahlrohren (das heißt: Sprüh-/Vollstrahlrohren mit Absperrvorrichtung*) angebracht sein.

.3 Es soll entweder ein fest eingebautes Deckschaumsystem oder eine fest eingebaute Pulver-Feuerlöschschiene vorgesehen sein, die folgende Bestimmungen erfüllen:

.3.1 Das System/die Einrichtung soll so angeordnet sein, daß es/sie das Deck innerhalb des Ladungsbereichs schützt.

.3.2 Das System/die Einrichtung soll in der Lage sein, jede Stelle des Decks innerhalb des Ladungsbereichs zu erreichen, ohne daß eine Standortveränderung vorgenommen wird.

.3.3 Wenn ein fest eingebautes Deckschaumsystem vorgesehen ist, so soll es die Punkte 11.3.3 bis 11.3.12 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes erfüllen. Es sollen nur solche Schaummittel verwendet werden, die für die beförderten Güter geeignet sind.

3.4 Die Verwaltungen können eine fest eingebaute Pulver-Feuerlöschschiene zulassen, wenn

.3.4.1 bei einer Decksfläche von 45 m² oder weniger mindestens zwei Pulverlöschler mit einem Gesamthalt von mindestens 135 kg vorhanden sind;

.3.4.2 bei einer Decksfläche von mehr als 45 m² mindestens drei Pulverlöschler mit einem Gesamthalt an Löschmittel von mindestens

$C = 3 \cdot A \text{ kg}$
vorhanden sind, wobei A die Decksfläche (ausgedrückt in Quadratmetern) ist;

.3.4.3 die Mindest-Abgabeleistung an Löschmittel nicht unter 3 kg/min·m² liegt.

.4 Andere Systeme oder Einrichtungen als diejenigen nach Punkt 3.9.2.3 können gemäß dem Verfahren nach Regel II-2/22 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner jeweiligen Fassung zugelassen werden.

*) Nach § 39 Abs. 2 Nr. 12 Schiffsicherheitsverordnung (SchSV) müssen die Strahlrohre auch mit einer Mannschützbranze ausgerüstet sein.

.5 In Ladepumpenräumen für den Umschlag von entzündbaren flüssigen Stoffen soll ein fest eingebautes Feuerlöschsystem nach Punkt 11.2 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes vorgesehen sein.

3.9.3 Die Brandbekämpfungseinrichtungen auf Fahrzeugen, die nur in Anhang 1 als nicht entzündbar ausgewiesene flüssige Stoffe befördern, sollen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

3.10 Schutz vor auslaufender Säure

3.10.1 Böden und Decks unter Tanks zur Aufnahme von Säuren sowie unter Pumpen und Rohrleitungen für Säuren sollen bis zu einer Höhe von mindestens 500 mm an den angrenzenden Schotten oder Lukensüllen mit einem korrosionsbeständigen Werkstoff ausgekleidet oder beschichtet sein. Luken und sonstige Öffnungen in solchen Böden und Decks sollen bis zu einer Höhe von mindestens 500 mm hochgezogen werden; wenn jedoch die Verwaltung der Auffassung ist, daß es in der Praxis nicht möglich ist, diese Höhe einzuhalten, kann auch eine geringere Höhe zugelassen werden.

3.10.2 Flansche und sonstige abnehmbare Leitungsverbindungen sollen mit Sprühschutzeinrichtungen abgedeckt sein.

3.10.3 Für die Anschlußflansche der Übernahmestellen sollen ortsbewegliche Sprühschutzeinrichtungen vorgesehen sein. Unter den Übernahmestellen für Säuren sollen Auffangwannen aus korrosionsbeständigen Werkstoffen vorgesehen sein.

3.10.4 Räume für Tanks zur Aufnahme von Säuren sowie für Pumpen und Rohrleitungen für Säuren sollen mit Ablaufeinrichtungen aus korrosionsbeständigen Werkstoffen ausgestattet sein.

3.10.5 Auf das Deck ausgelaufene Ladung soll von Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen durch den Einbau eines durchgehenden Sills von ausreichender Höhe und Länge ferngehalten werden.

3.11 Lüftung von Räumen im Ladungsbereich

Es finden die Anforderungen von Kapitel 12 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes Anwendung. Die Verwaltung kann jedoch hinsichtlich der in Punkt 12.1.5 des Codes geforderten Abstände Erleichterungen gewähren.

3.12 Aufspüren von Gasen

3.12.1 Entsprechend den auf die jeweils beförderten Stoffe zutreffenden Anforderungen im Internationalen Chemikaliertanker-Code sollen Vorrichtungen und Geräte zum Aufspüren von Gasen vorgesehen sein.

3.12.2 In ganz oder teilweise geschlossenen Räumen, die Einrichtungen für Säuren enthalten, sollen fest eingebaute Gasspür- und Alarmlinien mit optischer und akustischer Anzeige vorgesehen sein. Die Gasspürsysteme sollen in der Lage sein, Wasserstoff aufzuspüren; im Falle der Beförderung von Salzsäure gilt allerdings, daß eine Vorrichtung zum Aufspüren von Chlorwasserstoff vorgesehen sein soll.

3.12.3 Bei der Beförderung von Stoffen im Sinne der vorliegenden Richtlinien, deren Flammpunkt, ermittelt durch Versuche im geschlossenen Tiegel („closed-cup-test“), unter 60°C liegt, sollen mindestens zwei tragbare Geräte zum Aufspüren entzündbarer Gaskonzentrationen mitgeführt werden.

3.12.4 Es sollen mindestens zwei tragbare Geräte zur Messung der Sauerstoffkonzentration mitgeführt werden.

3.13 Besondere Anforderungen — Allgemeines

Es gelten die besonderen Anforderungen in bezug auf die jeweils beförderte Ladung nach Kapitel 17 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes beziehungsweise nach Kapitel 19 des Internationalen Gastanker-Codes; andererseits kann die Verwaltung unter Berücksichtigung der für Beförderung und Anbordnahme der jeweils beförderten Ladung vorhandenen Vorrichtungen und verwendeten Verfahren von der Erfüllung der Anforderung in Punkt 15.19.6 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes bezüglich der optischen und akustischen Füllstands-Alarmvorrichtung absehen.

3.14 Besondere Anforderungen bei der Beförderung verflüssigter Gase

3.14.1 Jeder geschlossene Raum, der für den Umschlag oder die Aufnahme eines verflüssigten Gases genutzt wird, soll mit einem Meßfühler zur ständigen Überwachung des Sauerstoffgehalts der Raumluft sowie mit einer Alarmvorrichtung versehen sein, die auf eine niedrige Sauerstoffkonzentration anspricht. Für teilweise geschlossene Räume können auch tragbare Geräte zugelassen werden.

3.14.2 Unter Übergabe-/Übernahmestellen für verflüssigte Gase sowie unter sonstigen Flanschverbindungen im Flüssiggas-Leitungssystem sollen tiefkältebeständige Auffangwannen vorgesehen sein.

3.14.3 Für die Beförderung von flüssigem Stickstoff soll Punkt 17.19 des Internationalen Gastanker-Codes gelten.

3.14.4 Die Konstruktion von Ladetanks und Laderohrleitungen für flüssigen Stickstoff und flüssiges Kohlendioxid sollen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

3.14.5 An jedem Flüssiggastank sollen in den Leitungen zum Löschen der Flüssiglading Schnellschlußvorrichtungen eingebaut sein. Die Bedienungseinrichtungen für die Schnellschlußvorrichtungen sollen die in Punkt 3.7.2 für fernbediente Abschaltvorrichtungen aufgestellten Anforderungen erfüllen.

3.15 Tankinhalts- und Füllstandsmeßeinrichtungen

Jeder Ladetank soll mit einer Tankinhalts- und Füllstandsmeßeinrichtung versehen sein, die von der Verwaltung als annehmbar erachtet wird. Die Meßeinrichtung soll mindestens die einschlägigen Anforderungen des Internationalen Chemikaliertanker-Codes beziehungsweise des Internationalen Gastanker-Codes erfüllen. Die Meßeinrichtungen für Aufbereitungstanks an Bord von Fahrzeugen für Aufschlußbohrungen sollen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

3.16 Fernbediente Schnellabschaltvorrichtungen

Werden Umschlagarbeiten bei einem Überdruck von mehr als 50 bar durchgeführt, so sollen Vorrichtungen zur schnellen Druckminderung und zum Abkoppeln des für den Ladungsumschlag benutzten Schlauchs vorgesehen sein. Die Bedienungseinrichtung zum Auslösen der schnellen Druckminderung und zum Abkoppeln des für den Ladungsumschlag benutzten Schlauchs sollen die in Punkt 3.7.2 für fernbediente Abschaltvorrichtungen aufgestellten Anforderungen erfüllen.

Kapitel 4 — Umweltschutzanforderungen

4.1 Jedes für die Beförderung eines schädlichen flüssigen Stoffes zugelassene Schiff soll ein Ladungstagebuch sowie ein „Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten“ mitführen, das nach den „Normen für Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen“ (Entschiebung MEPC.18 (22)) speziell für das betreffende Schiff erstellt und von der Verwaltung zugelassen worden ist.

4.2 Das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen der Gruppen A, B und C oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser, sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Sämtliche Rückstände und Gemische, die schädliche flüssige Stoffe enthalten, sollen an hafenseitige Auffanganlagen abgegeben werden. Angesichts dieses Verbotes kann die Verwaltung von der Erfüllung der Vorschriften von Anlage II zu MARPOL 73/78 bezüglich des Restlenzens sowie bezüglich der Vorrichtungen für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie absehen.

4.3 Rückstände von Stoffen der Gruppe D, Tankwaschwasser, sonstige Gemische oder Ballastwasser, die solche Stoffe enthalten, dürfen ins Meer eingeleitet werden, vorausgesetzt, das Einleiten erfolgt gemäß den einschlägigen Auflagen nach Anlage II zu MARPOL 73/78.

4.4 Im Falle von Stoffen, deren Beförderung von Anlage I zu MARPOL 73/78 geregelt wird, sollen die Anforderungen dieser Anlage Anwendung finden, soweit dies zweckmäßig ist.

Kapitel 5 — Schutz des Personals

5.1. Duschen zum Abwaschen gefährlicher Stoffe vom Körper sowie Augenduschen

Außer im Falle von Stoffen, die lediglich ein Verschmutzungsrisiko darstellen, sollen an einer geeigneten Stelle an Deck eine passend gekennzeichnete Dusche zum Abwaschen gefährlicher Stoffe vom Körper sowie eine Augendusche zur Verfügung stehen.

5.2. Schutzausrüstung und Sicherheitsausrüstung

Schutzausrüstung und Sicherheitsausrüstung sollen an geeigneten Stellen an Bord aufbewahrt werden, wie dies in Kapitel 14 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes beziehungsweise des Internationalen Gastanker-Codes für die jeweils beförderten Ladungen vorgeschrieben ist.

Kapitel 6 — Betriebsvorschriften

6.1 Decksladung und Ladung im Sinne dieser Richtlinien soll nicht gleichzeitig geladen oder gelöscht werden.

6.2 Der Aufenthalt im Ladungsbereich und auf dem angrenzenden offenen Hauptdeck soll für die Dauer von Lade- und Löscharbeiten nur denjenigen Beschäftigten gestattet sein, die für den Umschlag von Ladung im Sinne dieser Richtlinien eingesetzt sind.

Kapitel 7 — Anwendung der Richtlinien auf vorhandene Offshore-Versorger

Diese Richtlinien sollen mit den im folgenden dargelegten Maßgaben auch auf Offshore-Versorger Anwendung finden, deren Kiel bereits vor dem in Punkt 1.1.2 genannten Zeitpunkt gelegt worden war oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befunden haben.

7.1 Kapitel 1 der Richtlinien soll mit der Ausnahme angewandt werden, daß hinsichtlich Punkt 1.1.4

.1 die Verwaltung einzelnen Fahrzeugen fallbezogen die Beförderung größerer Mengen unverpackter flüssiger Stoffe gestatten kann;

.2 die Anforderungen hinsichtlich der Schwimmfähigkeit des Fahrzeugs im Leckfall nach Kapitel 2 des Internationalen Chemikaliertanker-Codes und des Internationalen Gastanker-Codes auf Schiffe im Sinne von Punkt 1.3.4.2 nicht angewandt zu werden brauchen.

7.2 Kapitel 2 und 3 der Richtlinien sollen in dem Umfang angewandt werden, wie die Verwaltung dies unter voller Berücksichtigung der auf dem betreffenden Fahrzeug vorhandenen Ausrüstung und Vorrichtungen als zumutbar und durchführbar erachtet. Da allgemein anerkannt ist, daß vorhandene Fahrzeuge viele der Anforderungen in diesen Kapiteln nicht erfüllen können, können Erleichterungen gewährt werden.

7.3 Kapitel 4 bis 6 der Richtlinien sollen angewandt werden.

Anhang 1

Aufstellung der zur Beförderung zugelassenen Ladungen

Table with 3 columns: Verschmutzungsgruppe i. S. der Anlage II zu MARPOL 73/78, Erfüllung des Kriteriums der Entzündbarkeit, and substance names like Essigsäure, Ameisensäure, Salzsäure, etc.

Anhang 2

Mustervordruck des Eignungszeugnisses

Eignungszeugnis

(Amtliches Siegel)

Ausgestellt nach den Richtlinien für Beförderung und Umschlag von beschränkten Mengen unverpackter gefährlicher und schädlicher flüssiger Stoffe an Bord von Fahrzeugen für die Versorgung meerestechnischer Einrichtungen (Offshore-Versorgern) — Entschließung A.673 (16) —

im Namen der Regierung

(vollständige amtliche Bezeichnung des Landes)

durch

(vollständige amtliche Bezeichnung der von der Verwaltung ermächtigten Person oder Stelle)

Das Zeugnis soll in der Amtssprache des ausstellenden Landes abgefaßt sein. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch, so soll zum Wortlaut auch eine Übersetzung in eine dieser Sprachen gehören.

Table with 5 columns: Name des Schiffes, Unterscheidungssignal, Heimat-Hafen, Brutto-raumgehalt, Tragfähig-keit

Tag, an welchem der Kiel des Schiffes gelegt wurde, an welchem sich das Schiff in einem vergleichbaren Bauzustand befand beziehungsweise (im Falle eines umgebauten Schiffes) an welchem der Umbau für die Beförderung von unverpackten flüssigen Stoffen im Sinne der obengenannten Richtlinien begonnen wurde:

Das Schiff erfüllt auch in vollem Umfang die Bestimmungen folgender Änderungen der Richtlinien:

Das Schiff ist von der Verpflichtung zur Erfüllung folgender Bestimmungen der Richtlinien befreit:

Hiermit wird bestätigt,

- 1.1 daß das Schiff nach Punkt 1.5 der Richtlinien besichtigt worden ist;
1.2 daß die Besichtigung ergeben hat, daß Bau und Ausrüstung des Schiffes ...
2.1 die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien für „neue“ Schiffe erfüllt;
2.2 die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien für „vorhandene“ Schiffe erfüllt;
2 daß das Schiff ein Handbuch entsprechend den Normen für die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten nach den Regeln 5,5A und 8 von Anlage II zu MARPOL 73/78 mitführt ...
3 daß das Schiff für die Beförderung der in der folgenden Aufstellung genannten Stoffe in unverpackter Form geeignet ist, vorausgesetzt, daß alle einschlägigen betrieblichen Bestimmungen der Richtlinien beachtet werden:

* Nichtzutreffendes streichen

Table with 2 columns: Stoffe, Beförderungsaufgaben (Bezeichnung der Tanks usw.)

* Fortsetzung auf dem (den) mit Datum und Unterschrift versehenen Blatt (Blättern) von Beilage 1. Die Tankbezeichnungen in dieser Aufstellung stimmen mit denjenigen in Beilage 2, dem mit Datum und Unterschrift versehenen Tankplan, überein.

4 daß entsprechend *Punkt 1.4 der Richtlinien und *Punkt 2.8.2 des IBC-Codes die Bestimmungen der Richtlinien und des Codes in bezug auf das Schiff in folgender Art und Weise gelten:

* Nichtzutreffendes streichen

5 daß das Schiff zu beladen ist

*.1 gemäß den im Ladungshandbuch vorgesehenen, mit Siegel, Datum (... ..) und Unterschrift eines zuständigen Bediensteten der Verwaltung oder einer von der Verwaltung anerkannten Stelle versehenen Auflagen für die Beladung;

*.2 gemäß den in Anhang zu diesem Zeugnis aufgeführten Beladungshöchstgrenzen.

Wenn es erforderlich ist, das Schiff abweichend von den obigen Anweisungen zu beladen, so sollen die notwendigen Berechnungen zur Begründung der beantragten Auflagen für die Beladung der Verwaltung übermittelt werden, welche das Zeugnis ausgestellt hat; diese kann die beantragten Auflagen für die Belastung schriftlich zur Anwendung zulassen.**

Vorbehaltlich des Ergebnisses der Besichtigungen nach Punkt 1.5 der Richtlinien gilt dieses Zeugnis bis zum

* Nichtzutreffendes streichen

** Dieser Text kann, anstatt im Zeugnis selbst zu erscheinen, diesem als Anhang beigegeben werden, wenn er ordnungsgemäß mit Stempel und Unterschrift versehen ist.

Ausgestellt in am 19..... (Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

Der Unterzeichnende erklärt, daß er von der obenbezeichneten Regierung ordnungsgemäß zur Ausstellung dieses Zeugnisses ermächtigt ist.

(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten und/oder Stempel der ausstellenden Behörde)

Hinweise für das Ausfüllen des Zeugnisses:

1 Stoffe: Hier sind Stoffe einzutragen, die in Anhang 1 zu den Richtlinien aufgeführt oder die gemäß Punkt 1.2.4 der Richtlinien von der Verwaltung bewertet worden sind. Bezüglich der letztgenannten „neuen“ Stoffe sollen eventuelle vorläufig festgelegte besondere Anforderungen angegeben werden.

2 Stoffe: In die Aufzählung der Stoffe, für deren Beförderung das Schiff geeignet ist, sollen auch die schädlichen flüssigen Stoffe der Gruppe D aufgenommen werden, die nicht von den Richtlinien erfaßt werden; diese Stoffe sollen mit „IBC-Code; Kapitel 18; Gruppe D“ gekennzeichnet werden.

Vermerke über jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer Besichtigung nach Punkt 1.5 der „Richtlinien für Beförderung und Umschlag von beschränkten Mengen unverpackter gefährlicher und schädlicher Stoffe an Bord von Fahrzeugen zur Versorgung meerestechnischer Einrichtungen (Offshore-Versorgern)“ festgestellt wurde, daß das Schiff die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien erfüllt:

Jährliche Besichtigung: (Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten) Ort: Datum: (Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung:*/ Zwischenbesichtigung* (Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten) Ort: Datum: (Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung:*/ Zwischenbesichtigung* (Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten) Ort: Datum: (Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung: (Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten) Ort:

Beilage 1 zum Eignungszeugnis

Fortsetzung der Aufstellung der Stoffe aus Abschnitt 3 des Eignungszeugnisses samt Beförderungsaufgaben

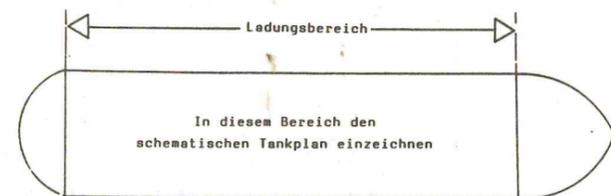
Table with 2 columns: Stoffe, Beförderungsaufgaben (Bezeichnung der Tanks usw.)

Datum (gleiches Datum wie beim Zeugnis selbst) Unterschrift des ausstellenden Bediensteten und/oder Stempel der ausstellenden Behörde

Beilage 2 zum Eignungszeugnis Tankplan (Grundmuster)

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:



Datum (gleiches Datum wie beim Zeugnis selbst) Unterschrift des ausstellenden Bediensteten und/oder Stempel der ausstellenden Behörde

Bundeskartellamt

Bekanntmachung Nr. 26/91 über die Anmeldung einer Änderung der einheitlichen Lieferungs- und Zahlungsbedingungen der Mitglieder des Konditionenkartells der Deutschen Schuhindustrie

Vom 1. März 1991

Das Konditionenkartell der Deutschen Schuhindustrie, Waldstraße 44, 6050 Offenbach, hat am 15. Februar 1991 durch seinen Vertreter nach § 36 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) die nachfolgend wiedergegebenen Änderungen der einheitlichen Lieferungs- und Zahlungsbedingungen seiner Mitglieder nach § 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 GWB beim Bundeskartellamt angemeldet.

Danach haben § 2 Nummer 1 und § 10 von Artikel II (Lieferungs- und Zahlungsbedingungen) der Kartellsatzung künftig folgenden Wortlaut:

§ 2

1. Die Lieferung erfolgt ab Fabrik auf Gefahr des Käufers frei Ankunftsstation in der für den Lieferanten günstigsten Versandart (Frachtgut, Postgut, Spediteur oder Paketdienst). Bei Versand per Paketdienst oder ähnlichem Serviceunternehmen erfolgt versandartbedingte Zustellung frei Haus gegen Berechnung eines Pauschalbetrages pro Paket in Höhe der zum Zeitpunkt des Versandes gültigen Zustellgebühr der Deutschen Bundespost, mindestens jedoch in Höhe von DM 2,50. Bei einem Nachweis der Eintragung als Selbstabholer bei der Deutschen Bundespost werden diese Kosten nicht berechnet.

§ 10

1. Bezüglich Erfüllungsort und Gerichtsstand gelten die gesetzlichen Bestimmungen. Von diesem Grundsatz kann beim Gerichtsstand abgewichen werden, d. h., das zuerst angerufene Gericht ist zuständig. 2. Bei Zahlungsverkehr mit den Einkaufsvereinigungen gilt deren Sitz als Gerichtsstand.

Wer von diesen Änderungen wirtschaftlich betroffen ist, kann dazu Stellung nehmen, ggf. auch Einwendungen erheben. Die Stellungnahmen sind alsbald nach dem Erscheinen dieser Bekanntmachung — spätestens bis zum 10. April 1991 schriftlich in doppelter Ausfertigung beim Bundeskartellamt, Mehringdamm 129, W-1000 Berlin 61, einzureichen.

Berlin, den 1. März 1991 B 2 — 62 50 00 — B — 35/91

Bundeskartellamt 2. Beschlußabteilung Harms

täglich: Konkurse Vergleiche Liquidationen Jahresabschlüsse



* 2 19 46 12 #

monatlich: Umsatzsteuer-Umrechnungskurse