

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

66. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 14. Juli 2012

Heft 13

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2012	Seite
Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts			
123	03. 07. 2012	Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung mit Binnenschiffen	502
Landverkehr			
124	12. 06. 2012	Ausgestaltung von elektronischen Parkscheiben	502
125	26. 06. 2012	Neunte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung	503
126	11. 06. 2012	Bekanntmachung des 36. Nachtrages zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See – betreffend die Anlage 7 –	505
Wasserstraßen, Schifffahrt			
127	20. 06. 2012	Bekanntmachung des Rundschreibens des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 719 „Technische Informationen zu einem Dampfdruck-Regelungssystem, um die Entwicklung und Verbesserung des VOC Management-Plans zu unterstützen	507

Nr.	Datum	VkBl. 2012	Seite
128	20. 06. 2012	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 6 „Richtlinien zur zeitlichen Planung des Austauschs von vorhandenen Zeugnissen durch Zeugnisse, die nach dem Inkrafttreten der Änderungen der Zeugnisse in den IMO-Instrumenten ausgegeben wurden“	509
129	20. 06. 2012	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO LL.3/Rundschreiben 194 „Einheitliche Interpretationen des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988 in der Fassung der Entschließung MSC.143(77)“	509

Aufgebote

129a	14. 07. 2012	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	511
------	--------------	-------------------------------------	-----

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen			514
---------------------------------	--	--	-----

**Umweltpolitik und Infrastruktur,
Grundsatzfragen des Ressorts****Nr. 123 Beförderung von Steinkohle in loser
Schüttung mit Binnenschiffen**

Bonn, den 03. Juli 2012
UI 33/3644.20/12-2

Bei der Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung in Binnenschiffen ist es in den letzten Monaten vereinzelt zu Ladungsbränden durch Selbsterhitzung gekommen. Die nachfolgenden Untersuchungen von Proben aus einem Schiff führten zu dem vorläufigen Ergebnis, dass unter bestimmten Bedingungen auch bei Steinkohle nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass diese die Eigenschaften der Gefahrgut-Klasse 4.2 (Selbstentzündliche Stoffe) aufweist.

In einem solchen, nach bisherigen Erkenntnissen seltenen Fall, darf die Steinkohle nur unter den Bedingungen des Gefahrgutrechts und damit der Einhaltung der Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt (GGVSEB) in der Neufassung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2733) in Verbindung mit den Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) durchgeführt werden.

Besondere Bedingungen, die ein Vorliegen der Eigenschaften der Klasse 4.2 bedingen können, sind eine lange Lagerdauer ohne zusätzliche Maßnahmen zur Verhinderung einer (oxydationsbedingten) Erhitzung und die zusätzliche Aufnahme von Feuchtigkeit bei besonderen Wettersituationen wie z. B. Tauwetter.

Wenn negative Einflüsse auf den Zustand der Kohle nicht durch vorbeugende Maßnahmen bei der Lagerung und beim Umschlag wie z. B. durch Kompaktierung ausgeschlossen werden können, ist vor der Beförderung einer gleichartigen Steinkohlecharge eine Klassifizierung nach den Vorschriften des Gefahrgutrechts (Kapitel 2.2 des ADN in Verbindung mit dem „Handbuch über Prüfungen und Kriterien“, Fünfte überarbeitete Ausgabe ST/SG/AC.10/11/Rev.5, der Vereinten Nationen, 2009), durch eine repräsentative Beprobung durchzuführen.

In jedem Fall ist eine Verladetemperatur von mehr als 60 °C im Binnenschiff und Glutnester durch optisches Beobachten und durch Temperaturmessungen sicher zu vermeiden.

Diese Bekanntmachung dient einer Information der Beteiligten und der vorläufigen Regelung der Vorgehensweise. Sie wird nach Abschluss einer umfänglichen Untersuchung der gefahrgutrechtlichen Eigenschaften von (Import-) Steinkohle, die von der betroffenen Wirtschaft unter Beteiligung der Sicherheitsbehörden durchgeführt wird, durch eine weitere Bekanntmachung zum zukünftigen Vorgehen ersetzt.

Mit dem Abschluss der Untersuchungen und einer neuen Bekanntmachung ist im Herbst zu rechnen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Helmut Rein

(VkBli. 2012, S. 502)

Landverkehr**Nr. 124 Ausgestaltung von elektronischen Parkscheiben**

Bonn, 12. Juni 2012
LA22/7332.5/7/1480169

Mit der 11. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde die Überwachung der Parkzeit durch elektronische Einrichtungen, unter die auch die elektronische Parkscheibe fällt, erlaubt. Vorgaben zur Ausgestaltung von elektronischen Parkscheiben wurden mit Verkehrsblattverlautbarung vom 12.04.2007 (Verkehrsblatt 2007, Heft 9, Nr. 87, Seite 245) bekannt gegeben. Die 11. Ausnahmeverordnung zur StVO wurde zwischenzeitlich dauerhaft in die StVO (17. Verordnung zur Änderung der StVO) überführt. Nach § 13 Absatz 3 StVO kann die Überwachung der Parkzeit auch durch elektronische Ein- und Vorrichtungen erfolgen. Die Vorgaben, welche elektronische Parkscheibe der Verkehrsteilnehmer benutzen darf, bedürfen einer an die Entwicklungen angepassten Aktualisierung. Hierbei wird aber an den wesentlichen Inhalten der Verkehrsblattverlautbarung vom 12.04.2007 festgehalten, welche ich hiermit aufhebe.

Weiterhin gebe ich hiermit im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden die aktualisierten Vorgaben für die elektronische Parkscheibe bekannt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Friewald

Elektronische Parkscheibe

1. Verwendet werden dürfen nur elektronische Parkscheiben, denen die Genehmigung eines Typs eines elektrischen/elektronischen Bauteils nach der Regelung Nr. 10 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit – oder der Richtlinie 72/245/EWG über die elektromagnetische Verträglichkeit mit den Änderungen durch die Richtlinie 2009/19/EG erteilt wurde.
2. Eine elektronische Parkscheibe muss sich automatisch auf den Anfang der halben Stunde einstellen, die dem Abstellen des Motors folgt.
3. Nach dem Abstellen des Fahrzeugmotors darf eine elektronische Parkscheibe ihre Einstellung nicht ändern können und muss gegen jegliche Eingriffe gesichert sein, die eine Änderung der Einstellung ermöglichen. Die Einstellung darf insbesondere nicht durch einen fernbedienten Antrieb, Motor-Start/Stopp oder anderweitig durch Fernbedienung geändert werden können.
4. Im digitalen Display der Vorderseite ist eine 24-Stunden-Zeitangabe mit einer Zahlenhöhe von mindes-

- tens 20 mm vorzusehen, die von außen gut und zweifelsfrei lesbar sein muss.
5. Die elektronische Parkscheibe trägt auf der Vorderseite die Abbildung des Verkehrszeichens 314. Über dem Display ist das Wort „Ankunftszeit“ aufzubringen.
6. Werbung auf der Vorderseite der elektronischen Parkscheibe ist unzulässig.

(VkBl. 2012, S. 502)

Nr. 125 **Neunte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung**

Bonn, 26. Juni 2012
LA22/7332.10/0/1722840

Nachstehend gebe ich die Neunte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung vom 18. Juni 2012 (BGBl. I S. 1300) nebst Begründung bekannt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Friewald

Neunte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung

Vom 18. Juni 2012

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), der durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

§ 1 der Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:
- „(1) Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen sowie Lastkraftwagen mit Anhänger dürfen auf den in Absatz 2 genannten Autobahnen (Zeichen 330 der Straßenverkehrs-Ordnung) und den in Absatz 3 genannten Bundesstraßen an allen Samstagen vom 1. Juli bis einschließlich 31. August eines Jahres jeweils in der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr nicht verkehren.“

2. In Absatz 2 wird die Tabelle wie folgt geändert:

- a) In Nummer 4 wird die Spalte „Streckenbeschreibung“ wie folgt gefasst: „von Anschlussstelle Erfurt-Vieselbach bis zur Anschlussstelle Hermsdorf-Ost“.
- b) In Nummer 8 wird die Spalte „Streckenbeschreibung“ wie folgt gefasst: „von Autobahndreieck Karlsruhe bis Anschlussstelle München-Obermenzing und von Anschlussstelle München-Ramersdorf bis Anschlussstelle Bad Reichenhall“.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut der Ferienreiseverordnung in der vom 23. Juni 2012 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 18. Juni 2012

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

Begründung

I. Allgemeines

1. Vorbemerkung

Die Ferienreiseverordnung verbietet Lastkraftwagen (Lkw) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Lkw mit Anhänger in der Ferienreisezeit an allen Samstagen der Monate Juli und August in der Zeit von 7.00 bis 20.00 Uhr das Befahren bestimmter hochbelasteter Autobahn- und Bundesstraßenabschnitte. Damit stellt sie für den Pkw-Verkehr einen Beitrag zum zügigen und sicheren Erreichen der Urlaubsorte in den Hauptreisemonaten dar. Aufgrund der sich ändernden Verkehrsbelastungen und Ausbauzustände der Autobahnen und Bundesstraßen ist eine Aktualisierung des Katalogs der Verbotsstrecken erforderlich.

2. Wesentlicher Inhalt der Änderungsverordnung

2.1 Neufassung des Artikels 1 Absatz 1:

Es erfolgen redaktionelle Änderungen.

2.2 Änderung des Katalogs der Verbotsstrecken

Zuletzt wurde der Katalog der Verbotsstrecken des § 1 Absatz 2 der Ferienreiseverordnung durch die Achte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung vom 13. Juni 2008 (BGBl. I S. 1024) den aktuellen Erfordernissen und dem erreichten Ausbauzustand der Autobahnen und Bundesstraßen angepasst. Erneuter Änderungsbedarf ergibt sich für das Jahr 2012:

- a) Im Wesentlichen geht dieser auf Anträge der Länder Hessen, Sachsen und Thüringen zurück, die die Aufhebung von Lkw-Fahrverboten in der Ferienreisezeit auf einem thüringischen Abschnitt der A4/E40 sowie auf der A4/E40 in Hessen und Sachsen befürworteten.
- b) In Bayern erfolgte eine Umbenennung der Anschlussstelle München-West in Anschlussstelle München-Obermenzing.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Verordnung nicht mit Kosten belastet.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner

Mit der Änderungsverordnung werden die Möglichkeiten für Lkw, mautpflichtige Autobahnen befahren zu können, zum Teil erweitert. Die Ferienreiseverordnung selbst enthält keine Informationspflichten. Es werden keine neuen Informationspflichten geschaffen. Die Nutzung mautpflichtiger Autobahnen löst aber Informationspflichten nach dem Autobahnmautgesetz in Verbindung mit der Mautverordnung aus. Es ist davon auszugehen, dass die Änderungen keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Zahl der Lastkraftwagen haben werden, die über 12 Monate gesehen mautpflichtige Autobahnen nutzen. Mit messbaren Auswirkungen auf Büroatriekosten ist daher nicht zu rechnen.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

- a) Bund
Keiner
- b) Länder und Kommunen
Keiner

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Personen werden von den Regelungen nicht unmittelbar betroffen. Die Verordnung unterscheidet nicht zwischen Männern und Frauen. Er wirkt sich in gleicher Weise auf die Geschlechter aus. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt somit negativ aus. Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

7. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Die Änderung der Ferienreiseverordnung trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (3) „Klimaschutz“,

der Nachhaltigkeitsindikator 2 „Klimaschutz“, die Lebensqualitätsindikatoren 11a „Mobilität sichern“ und 13 „Luftqualität“. Durch die Freigabe stauunauffälliger Autobahnstrecken werden Staus auf Ausweichstrecken, Umwegfahrten und somit unnötiger CO₂-Ausstoß vermieden. Die Verordnung bildet nach ihrem Inkrafttreten die Grundlage für eine sichere, zügige und reibungslose Abwicklung des Ferienreiseverkehrs in den Hauptreisezeiten (Managementregel (3); Indikatoren 2, 13). Die Freigabe nicht mehr benötigter Verbotsstrecken fördert den ungehinderten Gütertransport (Indikator 11a).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

(§ 1 Abs. 1 Ferienreiseverordnung):

Mit dem Neuerlass der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird der Begriff „zulässige Gesamtgewicht“ durch „zulässige Gesamtmasse“ ersetzt. Da die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung noch nicht vollzogen worden ist, wird die Bezeichnung des Zeichens „Autobahn“ von 330.1 in 330 geändert. Die Bezeichnung „Anhänger hinter Lastkraftwagen“ wird bürgerfreundlich in „Lastkraftwagen mit Anhänger“ geändert.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a

(§ 1 Abs. 2 Nr. 4 Ferienreiseverordnung):

Die Fertigstellung der A4/E40 zwischen dem Autobahndreieck Nossen und der Landesgrenze Thüringen führt zu einer vollständigen Freigabe des Lkw-Verkehrs durch Sachsen. Durch die Aufhebung des Lkw-Fahrverbots auf der A4/E40 zwischen Herleshausen bis zur Anschlussstelle Erfurt-Vieselbach und der Anschlussstelle Hermsdorf-Ost bis zur Landesgrenze Sachsen findet die Ferienreiseverordnung auch auf den genannten Streckenabschnitten keine Anwendung mehr. Die Verbotsstrecke auf der A4/E40 von der Anschlussstelle Erfurt-Vieselbach bis zur Anschlussstelle Hermsdorf-Ost bleibt bestehen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b

(§ 1 Abs. 2 Nr. 8 Ferienreiseverordnung):

Mit Eröffnung der Westumgehung München der A99 (AD München-Südwest bis AK München-West) wurde, um Verwechslungen zwischen dem Autobahnkreuz München-West und der Anschlussstelle München-West zu vermeiden, die bisherige Bezeichnung Anschlussstelle München-West in Anschlussstelle München-Obermenzing abgeändert.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt die Ermächtigung zu einer Bekanntmachung der Ferienreiseverordnung in der Fassung, die sie durch die Änderungsverordnung erfahren hat.

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

**Nr. 126 Bekanntmachung des
36. Nachtrages zur Satzung der
Deutschen Rentenversicherung
Knappschaft-Bahn-See
– betreffend die Anlage 7 –**

Die Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See vom 01.10.2005 in der Fassung des 35. Satzungsantrages wird nach Beschluss der Vertreterversammlung der DRV KBS vom 12.04.2012 wie folgt geändert. Die aufsichtliche Genehmigung erfolgte mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 04.06.2012 – Z 31/2113.2/5. (Der letzte die Anlage 7 betreffende Satzungsantrag war Nachtrag 33.)

Artikel 1

1. § 158 Abs. 1 (Soziale Komponenten) wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 werden nach den Wörtern „36 Kalendermonate berücksichtigt“ das Semikolon und die Wörter „Zeiten nach § 6 Abs. 1 MuSchG werden den Zeiten nach Satz 1 gleichgestellt“ gestrichen.
 - b) Nach Satz 3 werden folgende Sätze 4 und 5 als Unterabsatz angefügt:

„⁴Für die Zeit, in der das Arbeitsverhältnis wegen der Schutzfristen nach § 3 Abs. 2 und § 6 Abs. 1 MuSchG ruht, werden die Versorgungspunkte berücksichtigt, die sich ergeben würden, wenn in dieser Zeit das fiktive Entgelt nach § 21 TVöD/ § 21 TV-L bzw. entsprechenden tarifvertraglichen Regelungen gezahlt worden wäre. ⁵Diese Zeiten werden als Umlage-/Beitragsmonate für die Erfüllung der Wartezeiten berücksichtigt.“
2. Dem § 159 (Betriebsrente für Hinterbliebene) wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Für einen Anspruch auf Betriebsrente für Witwen/Witwer gelten als Heirat auch die Begründung einer Lebenspartnerschaft, als Ehe auch eine Lebenspartnerschaft, als Witwe und Witwer auch eine überlebende Lebenspartnerin/ein überlebender Lebenspartner und als Ehegatte auch eine Lebenspartnerin/ein Lebenspartner jeweils im Sinne des Lebenspartnerschaftsgesetzes.“
3. § 163 Abs. 2 (Erlöschen) wird wie folgt neu gefasst:

„(2) ¹Der Anspruch auf Betriebsrente für Witwen/Witwer sowie für Lebenspartnerinnen/Lebenspartner im Sinne des Lebenspartnerschaftsgesetzes erlischt im Übrigen mit dem Ablauf des Monats, in dem die Witwe/der Witwer oder die hinterbliebene eingetragene Lebenspartnerin/der hinterbliebene eingetragene Lebenspartner geheiratet oder eine Lebenspartnerschaft begründet hat. ²Für das Wiederaufleben der Betriebsrenten für Witwen/Witwer sowie Lebenspartnerinnen/Lebenspartner im Sinne des Lebenspartnerschaftsgesetzes gilt § 46 Abs. 3 SGB VI entsprechend.“
4. In § 173 Abs. 1 Satz 1 (Versicherungsnachweise) werden die Wörter „die nach § 178 a Abs. 1 Satz 4 für die Zuteilung von Bonuspunkten als pflichtversichert gelten“ durch die Wörter „die für die Zuteilung von Bo-

nuspunkten in Betracht kommen (§ 178 a Abs. 1 Satz 2 und 4)“ ersetzt.

5. In § 181 Abs. 5 Satz 2 (Umlage, Eigenbeteiligung, Versorgungskonto I sowie Beiträge zum Kapitaldeckungsverfahren, Versorgungskonto II) werden nach den Wörtern „aufgrund einer Entgeltumwandlung“ die Wörter „oder der Steuerfreiheit des Arbeitnehmeranteils am Beitrag zum Kapitaldeckungsverfahren“ eingefügt.
6. Dem § 192 (Grundsätze zur Anwartschaftsübertragung) wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ergibt sich nach § 193 Abs. 1a ein Zuschlag zur Anwartschaft, bildet die Summe aus der Startgutschrift nach § 193 Abs. 1 und dem Zuschlag die neue Startgutschrift; die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See teilt den Versicherten den Zuschlag und die sich daraus ergebende neue Startgutschrift im Rahmen des Versicherungsnachweises nach § 173 mit. ²Ergibt sich nach § 193 Abs. 1a kein Zuschlag, verbleibt es bei der bisherigen Startgutschrift; sofern in diesen Fällen eine Beanstandung nach Absatz 3 vorliegt, teilt die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See den Versicherten im Rahmen des Versicherungsnachweises nach § 173 mit, dass es bei der bisherigen Startgutschrift verbleibt. ³Einer gesonderten Mitteilung an die Versicherten bedarf es nicht.“
7. § 193 (Anwartschaften für am 31. Dezember 2001 schon und am 1. Januar 2002 noch Pflichtversicherte) wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) ¹Bei Beschäftigten, deren Anwartschaft nach Absatz 1 (rentenferne Jahrgänge) berechnet wurde, wird auch ermittelt, welche Anwartschaft sich bei einer Berechnung nach § 18 Abs. 2 BetrAVG unter Berücksichtigung folgender Maßgaben ergeben würde:

 1. ¹Anstelle des Vomhundertsatzes nach § 18 Abs. 2 Nr. 1 Satz 1 BetrAVG wird ein Unverfallbarkeitsfaktor entsprechend § 2 Abs. 1 Satz 1 BetrAVG errechnet. ²Dieser wird ermittelt aus dem Verhältnis der Pflichtversicherungszeit vom Beginn der Pflichtversicherung bis zum 31. Dezember 2001 zu der Zeit vom Beginn der Pflichtversicherung bis zum Ablauf des Monats, in dem das 65. Lebensjahr vollendet wird. ³Der sich danach ergebende Vomhundertsatz wird auf zwei Stellen nach dem Komma gemeinüblich gerundet und um 7,5 Prozentpunkte vermindert.
 2. ¹Ist der nach Nummer 1 Satz 3 ermittelte Vomhundertsatz höher als der bisherige Vomhundertsatz nach § 18 Abs. 2 Nr. 1 Satz 1 BetrAVG, wird für die Voll-Leistung nach § 18 Abs. 2 BetrAVG ein individueller Brutto- und Nettoversorgungssatz nach § 160 Abs. 2 und 2 b d.S.a.F. ermittelt. ²Als gesamtversorgungsfähige Zeit werden dabei berücksichtigt

- a) die bis zum 31. Dezember 2001 erreichten Pflichtversicherungsmonate zuzüglich der Monate vom 1. Januar 2002 bis zum Ablauf des Monats, in dem das 65. Lebensjahr vollendet wird, und
- b) die Monate ab Vollendung des 17. Lebensjahres bis zum 31. Dezember 2001 abzüglich der Pflichtversicherungsmonate bis zum 31. Dezember 2001 zur Hälfte.

³Für Beschäftigte, für die der Umlagesatz des Abrechnungsverbandes Ost der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See maßgebend war und die nur Pflichtversicherungszeiten in der Zusatzversorgung nach dem 31. Dezember 1996 haben, gilt Satz 2 Buchst. b mit der Maßgabe, dass für die Zeit vor dem 1. Januar 1997 höchstens 75 Monate zur Hälfte berücksichtigt werden. ⁴Für die Beschäftigten der ehemaligen Außenstelle Berlin der BEV Dienststelle für Sozialangelegenheiten, für die der Umlagesatz des Abrechnungsverbandes Ost der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See maßgebend war und die nur Pflichtversicherungszeiten in der Zusatzversorgung nach dem 31. März 1996 haben, gilt Satz 2 Buchst. b mit der Maßgabe, dass für die Zeit vor dem 1. April 1996 höchstens 66 Monate zur Hälfte berücksichtigt werden.

⁵Bei Anwendung des § 160 Abs. 2 Satz 5 d.S.a.F. gilt als Eintritt des Versicherungsfalles der Erste des Kalendermonats nach Vollendung des 65. Lebensjahres; als gesamtversorgungsfähige Zeit im Sinne des § 161 Abs. 1 d.S.a.F. sind die Zeiten nach Satz 2 Buchst. a zu berücksichtigen.

²Ist die unter Berücksichtigung der Maßgaben nach den Nummern 1 und 2 berechnete Anwartschaft höher als die Anwartschaft nach Absatz 1, wird der Unterschiedsbetrag zwischen diesen beiden Anwartschaften ermittelt und als Zuschlag zur Anwartschaft nach Absatz 1 berücksichtigt. ³Der Zuschlag vermindert sich um den Betrag, der bereits nach Absatz 3a als zusätzliche Startgutschrift ermittelt wurde.“

- b) In Absatz 6 wird folgender Satz 3 als Unterabsatz angefügt:

„³Zur Ermittlung der Anwartschaften nach den Absätzen 1 und 1a wird bei Berechnung der Vollleistung ausschließlich das so genannte Näherungsverfahren entsprechend § 18 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 Buchst. f BetrAVG berücksichtigt.“

- c) Dem bisherigen Wortlaut des Absatzes 7 wird die Satzbezeichnung „¹“ vorangestellt und folgender Satz 2 angefügt:

„²Auf den Zuschlag zur Anwartschaft nach Absatz 1a werden für die Jahre 2001 bis 2010 keine Bonuspunkte (§ 178 a) zugeteilt.“

- 8. § 194 (Anwartschaften für am 1. Januar 2002 beitragsfrei Versicherte) wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
„²Soweit die Startgutschrift nach § 18 Abs. 2 BetrAVG berechnet wurde, sind § 192 Abs. 4 und § 193 Abs. 1a entsprechend anzuwenden.“

- b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

- c) Nach Satz 3 wird folgender Satz 4 angefügt:
„⁴Auf den Zuschlag nach Satz 2 werden für die Jahre 2001 bis 2010 keine Bonuspunkte (§ 178 a) zugeteilt.“

- 9. Dem § 198 a (Übergangsregelungen) wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) ¹Für Mutterschutzzeiten nach § 3 Abs. 2 und § 6 Abs. 1 MuSchG, die in der Zeit vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2011 liegen, gilt § 158 Abs. 1 Satz 4 und 5 mit folgenden Maßgaben:

- a) ¹Die Mutterschutzzeiten werden auf schriftlichen Antrag der Beschäftigten berücksichtigt. ²Geeignete Nachweise zum Beginn und Ende der Mutterschutzfristen sind vorzulegen. ³Der Antrag und die Nachweise sind bei der Zusatzversorgungseinrichtung einzureichen, bei der die Pflichtversicherung während der Mutterschutzzeit bestanden hat.

- b) ¹Das für die Mutterschutzzeit anzusetzende zusatzversorgungspflichtige Entgelt wird errechnet aus dem durchschnittlichen kalendertäglichen zusatzversorgungspflichtigen Entgelt des Kalenderjahres, das dem Jahr vorangeht, in dem die Mutterschutzfrist begonnen hat. ²Bei der Berechnung des durchschnittlichen Entgelts werden Kalendermonate ohne zusatzversorgungspflichtiges Entgelt nicht berücksichtigt. ³Ist in diesem Zeitraum kein zusatzversorgungspflichtiges Entgelt angefallen, ist für die Berechnung das Entgelt zugrunde zu legen, das sich als durchschnittliches zusatzversorgungspflichtiges Entgelt im Kalenderjahr vor Beginn der Mutterschutzzeit ergeben hätte.

- c) Das zusatzversorgungspflichtige Entgelt nach Buchstabe b vermindert sich um das zusatzversorgungspflichtige Entgelt, das nach § 158 Abs. 1 in der bis zum 31. Dezember 2011 geltenden Fassung für Kalendermonate berücksichtigt worden ist, in denen das Arbeitsverhältnis ganz oder teilweise nach § 6 Abs. 1 MuSchG geruht hat.

²Für Mutterschutzzeiten vor dem 1. Januar 2002 gilt Satz 1 bei entsprechendem Antrag der Versicherten bzw. Rentenberechtigten sinngemäß für die Berechnung ihrer bis zum 31. Dezember 2001 erworbenen Anwartschaften.“

- 10. § 181 (Umlage, Eigenbeteiligung, Versorgungskonto I sowie Beiträge zum Kapitaldeckungsverfahren, Versorgungskonto II) wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Absatz 12 Absatz 13 und der bisherige Absatz 13 wird Absatz 14.

- b) Folgender Absatz 12 wird eingefügt:

„(12) ¹Werden Bestandteile des Arbeitsentgelts steuerfrei in ein Zeitwertkonto (Wertguthaben im Sinne des § 7b SGB IV) eingebracht, können die/der Beschäftigte und der beteiligte Arbeitgeber vereinbaren, dass diese Entgeltbestandteile zu-

satzversorgungspflichtiges Entgelt sind. ²In diesem Fall ist das Guthaben, das der beteiligte Arbeitgeber im Gegenzug aus diesem Zeitwertkonto an die/den Beschäftigten auszahlt oder für eine betriebliche Altersversorgung der/des Beschäftigten im Wege der Entgeltumwandlung verwendet, kein zusatzversorgungspflichtiges Entgelt.“

- c) In § 181 Abs. 5, Satz 3 Nr. 17 werden die Worte „aus einem Langzeitkonten-Tarifvertrag“ durch die Worte „aus dem Tarifvertrag zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB Konzerns“ ersetzt.

11. Im Anhang I wird folgender satzungsergänzender Beschluss unter Punkt 3 eingefügt:

„3. Satzungsergänzender Beschluss zu § 174 Satz 1 und 2 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See zur Berücksichtigung von Mutterschutzzeiten

Soweit der Antrag auf Berücksichtigung von Mutterschutzzeiten bis spätestens 31. Dezember 2012 bei der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See eingegangen ist, wird die Ausschlussfrist des § 174 Satz 1 und 2 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See mit der Maßgabe angewendet, dass der Anspruch auf Betriebsrente oder auf eine Erhöhung der Betriebsrente aufgrund der berücksichtigten Mutterschutzzeiten rückwirkend wenigstens vom 1. Mai 2009 an besteht.“

12. In § 166 Abs. 1, Satz 1 (Sonderregelung für Versicherte, die in der gesetzlichen Rentenversicherung nicht versichert sind) wird hinter den Worten „nicht versichert sind“ der Halbsatz „oder die Voraussetzungen für den Bezug einer Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung nicht erfüllen“ eingefügt.
13. Die Mindestbeträge der Gesamtversorgung gem. § 61 Abs. 3 Satz 4 der Anlage 7 zur Satzung der KBS werden wie folgt festgesetzt:

„Versicherte

ab 1. Januar 2012

voller Betrag

jährlich 17.913,96 € (mtl. 1.492,83 €)

gekürzter Betrag

jährlich 17.473,92 € (mtl. 1.456,16 €)

Witwen

ab 1. Januar 2012

jährlich 10.895,64 € (mtl. 907,97 €)

Halbwaisen

ab 1. Januar 2012

jährlich 2.105,52 € (mtl. 175,46 €)

Vollwaisen

ab 1. Januar 2012

jährlich 3.509,16 € (mtl. 292,43 €)“

Artikel 2

Artikel 1 Nrn. 6, 7, 8 und 12 treten mit Wirkung vom 01. Januar 2001 in Kraft.

Artikel 1 Nrn. 2 und 3 treten mit Wirkung vom 01. Januar 2005 in Kraft.

Artikel 1 Nr. 5 tritt mit Wirkung vom 01. Januar 2011 in Kraft.

Artikel 1 Nrn. 1, 4, 9, 10, 11 und 13 treten mit Wirkung vom 01. Januar 2012 in Kraft.

Einstimmig beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung am 12. April 2012.

Bochum, den 11.6.2012

Deutsche Rentenversicherung
Knappschaft-Bahn-See

Frank Vanhofen
(Vorsitzender der Vertreterversammlung)

(VkBli. 2012, S. 505)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 127 Bekanntmachung des Rundschreibens des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 719 „Technische Informationen zu einem Dampfdruck-Regelungssystem, um die Entwicklung und Verbesserung des VOC Management-Plans zu unterstützen

Hamburg, den 20. Juni 2012
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 719, „Technische Informationen zu einem Dampfdruck-Regelungssystem, um die Entwicklung und Verbesserung des VOC Management-Plans zu unterstützen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

TECHNISCHE INFORMATIONEN ZU EINEM DAMPFDRUCK-REGELUNGSSYSTEM, UM DIE ENTWICKLUNG UND VERBESSERUNG DES VOC MANAGEMENT-PLANS ZU UNTERSTÜTZEN

- 1 Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat auf seiner neunundfünfzigsten Tagung (Juli 2009) Richtlinien für die Entwicklung eines Management-Plans für flüchtige organische Verbindungen (VOC) für Tankschiffe, die Rohöl befördern (Entscheidung MEPC.185(59)) genehmigt.
- 2 Der MEPC 59 genehmigte in Anerkennung der Tatsache, dass zusätzliche Informationen zu Dampfdruck-Regelungssystemen und deren Betrieb die Industrie bei der Entwicklung eines VOC-Management-Plans unterstützen würde, technische Informationen über Systeme und deren Betrieb, um die Entwicklung eines VOC-Management-Plans für Tankschiffe zu fördern, die Rohöl befördern, wie in der Anlage zu MEPC.1/Circ.680 wiedergegeben.
- 3 Der MEPC 60 (22. bis 26. März 2010) wies auf eine weitere Technologie zur Reduzierung der Bildung und des Ausstoßes von VOC aus Rohöltankern hin, die nicht in der Anlage zu MEPC.1/Circ.680 wiedergegeben wurde und einigte sich auf die Ausstellung eines gesonderten Rundschreibens zu dieser Technologie, wie in der Anlage zu diesem Rundschreiben wiedergegeben.
- 4 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, dieses Rundschreiben ihren Verwaltungen, relevanten Schifffahrtsorganisationen, anerkannten Organisationen, Reedereien und anderen beteiligten Interessengruppen zur Kenntnis zu bringen.

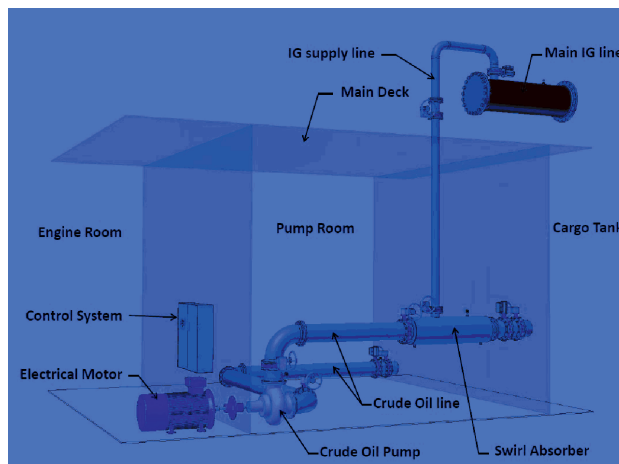
ANLAGE

DIREKTE ABSORPTION VON VOC IM ROHÖL (CVOC-SYSTEM)

Das CVOC-System wurde entworfen, um hydrostatischen Druck in den Ladetanks dazu zu nutzen, die emittierten VOC zurück in das Rohöl zu resorbieren. Dieses Verfahren ermöglicht es, den Tankdruck ohne Entlüftung in die Atmosphäre zu senken und somit alle Emissionen, die während des Transports von der Ladung ausgehen – einschließlich H_2S – zu eliminieren. Das CVOC-System wird zudem die von der Ladung während der Beladungs- und Ladungstransportvorgänge ausgehenden VOC-Emissionen reduzieren.

Das CVOC-System basiert auf der direkten Absorption von VOC im Rohöl. Der Wirbel-Absorber – eine kombinierte Ejector- und Vermischungseinheit – nutzt Rohöl aus einem der Ladetanks, um einen Niederdruckbereich zu schaffen, in dem Dampf aus der Haupt-Inertgasleitung mit Rohöl vermischt werden kann. Die Mischung aus VOC, Inertgas und Rohöl wird anschließend zurück in den gleichen Ladetank geleitet, aus dem das Rohöl ursprünglich entnommen wurde. Die VOC werden aufgrund des höheren Drucks auf dem Boden des Ladungstanks vom Rohöl absorbiert, während das Inertgas an die Oberfläche steigt ohne absorbiert zu werden.

Der Ölkreislauf wird mittels einer standardmäßigen Kreiselpumpe erreicht, die von einem Elektromotor angetrieben wird und der Systembetrieb wird über eine einfache PLC-Steuerung geregelt, die sich im Maschinenraum befindet, sowie über verschiedene Druck- und Temperaturfühler. Die Steuerung und Überwachung erfolgt über zwei 10-Zoll-LCD-Touchscreen-Bildschirme, die sich im Ladekontrollraum und auf der Brücke befinden.



IG supply line	Inertgaszuführung
Main IG line	Haupt-Inertgasleitung
Main Deck	Hauptdeck
Engine Room	Maschinenraum
Pump Room	Pumpenraum
Cargo Tank	Ladungstank
Control System	Regelungssystem
Electrical Motor	Elektromotor
Crude Oil line	Rohölleitung
Crude Oil pump	Rohölpumpe
Swirl Absorber	Wirbel-Absorber

Der automatische Systembetrieb wird über einen speziell dafür vorgesehenen Druckfühler gesteuert, der in der Haupt-Inertgasleitung eingebaut ist, und auf von der Besatzung voreingestellten Druckstärken basiert. Das CVOC-System kann auch manuell gesteuert werden, sofern der Druck des Ladungstanks ausreichend ist.

Das CVOC-System ist eine eigenständige Anlage, die keinen Einfluss auf vorhandene Sicherheitsfunktionen oder Arbeitsabläufe hat.

(VkBl. 2012, S. 507)

Nr. 128 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 6 „Richtlinien zur zeitlichen Planung des Austauschs von vorhandenen Zeugnissen durch Zeugnisse, die nach dem Inkrafttreten der Änderungen der Zeugnisse in den IMO-Instrumenten ausgegeben wurden“

Hamburg, den 20. Juni 2012
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses sowie wie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 6, „Richtlinien zur zeitlichen Planung des Austauschs von vorhandenen Zeugnissen durch Zeugnisse, die nach dem Inkrafttreten der Änderungen der Zeugnisse in den IMO-Instrumenten ausgegeben wurden“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

RICHTLINIEN ZUR ZEITLICHEN PLANUNG DES AUSTAUSCHS VON VORHANDENEN ZEUGNISSEN DURCH ZEUGNISSE, DIE NACH DEM INKRAFTTRETEN DER ÄNDERUNGEN DER ZEUGNISSE IN DEN IMO-INSTRUMENTEN AUSGEGEBEN WURDEN

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss überprüfte auf seiner sechsundachtzigsten Tagung (27. Mai bis 05. Juni 2009), ebenso wie der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner neunundfünfzigsten Tagung (13. bis 17. Juli 2009), die Angelegenheit des Austauschs von vorhandenen Zeugnissen durch Zeugnisse, die nach dem Inkrafttreten der Änderungen der Zeugnisse in den IMO-Instrumenten ausgegeben wurden.
- 2 Im Laufe dieser Überprüfung haben beide Ausschüsse darauf hingewiesen, dass ein vergleichbarer Fall bereits vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner vierundfünfzigsten Tagung (20. bis 24. März 2006) behandelt wurde. Der MEPC genehmigte infolgedessen MEPC.1/Circ.513 über die Gültigkeit von IOPP Zeugnis und Nachträgen, die im Rahmen der aktuellen MARPOL Anlage I nach dem 01. Januar 2007 ausgegeben wurden.
- 3 Beide Ausschüsse einigten sich auf die Annahme der folgenden Richtlinien hinsichtlich des Austauschs von vorhandenen Zeugnissen durch Zeugnisse, die nach dem Inkrafttreten der Änderungen der Zeugnisse in allen IMO-Instrumenten ausgegeben wurden (wie zum Beispiel das Freibord-Übereinkommen, das SOLAS Übereinkommen und die MARPOL Übereinkommen sowie die unter diesen Übereinkommen bindenden Codes):

- .1 in Fällen, in denen ein Schiff keine neuen Anforderungen erfüllen muss, wird das Zeugnis (und gegebenenfalls sein Nachtrag) bis zu dessen Ablauf nicht erneut ausgestellt;
- .2 in Fällen, in denen das Schiff neue Anforderungen erfüllen muss, wird das Zeugnis (und gegebenenfalls sein Nachtrag) bei der Gelegenheit zur in den neuen Anforderungen nach dem Datum des Inkrafttretens der Änderungen festgesetzten Besichtigung neu ausgestellt; und
- .3 unterliegt ein Schiff Änderungen oder Umbauarbeiten, die eine erneute Besichtigung erforderlich machen, wird das Zeugnis (und gegebenenfalls sein Nachtrag) neu ausgestellt.
- 4 Die Mitgliedsregierungen und die Beteiligten der IMO Übereinkommen werden aufgefordert, das oben Stehende zu beachten und dieses Rundschreiben allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen, insbesondere den Besichtigern der Hafenstaatkontrolle, die ihrer Gerichtsbarkeit unterliegen.

(VkBl. 2012, S. 509)

Nr. 129 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO LL.3/Rundschreiben 194 „Einheitliche Interpretationen des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988 in der Fassung der Entschließung MSC.143(77)“

Hamburg, den 20. Juni 2012
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO LL.3/Rundschreiben 194, „Einheitliche Interpretationen des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988 in der Fassung der Entschließung MSC.143(77)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN DES FREIBORD-ÜBEREINKOMMENS VON 1966 UND DES FREIBORD-PROTOKOLLS VON 1988 IN DER FASSUNG DER ENTSCHEIDUNG MSC.143(77)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner siebenundachtzigsten Tagung (12. bis 21. Mai 2010), in Hinblick auf die Bereitstellung von genaueren Richt-

linien zur Umsetzung der relevanten Anforderungen des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988, die einheitlichen Interpretationen des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988 in der Fassung der Entschliessung MSC.143(77) genehmigt, die vom Unterausschuss für Stabilität, Freibord und Sicherheit von Fischereifahrzeugen auf dessen zweiundfünfzigster Tagung modifiziert wurden und in den Anlagen 1 bzw. 2 entsprechend wiedergegeben sind.

- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Freibord-Protokolls von 1988 in der Fassung der Entschliessung MSC.143(77) auf Schiffe, die am oder nach dem 21. Mai 2010 gebaut wurden, die in den Anlagen befindlichen einheitlichen Interpretationen als Richtlinie zu verwenden und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE 1

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN DES FREIBORD-ÜBEREINKOMMENS VON 1966

Regel 24 – Wasserpforten

Regel 26 – Besondere Erteilungsbedingungen für Schiffe vom Typ „A“

Werden Sülle von Auffangwannen auf den Wetterdecks von Tankschiffen im Bereich von Ladungs-Ventilgruppen (Manifolds) angebracht und reichen diese bis zum Achterschott des Deckshauses, um an Deck auslaufende Ladung während der Be- und Entladevorgänge aufzufangen, müssen die Effekte der freien Oberflächen, die durch das Auffangen auslaufender Flüssigkeiten während der Übergabe von flüssiger Ladung oder durch während der Fahrt überkommene See verursacht werden, hinsichtlich der dem Schiff zur Verfügung stehenden Toleranzen der positiven Anfangsstabilität (G_{Mo}) berücksichtigt werden.

Werden Sülle, die höher als 300 mm sind, angebracht, müssen diese gemäß dem Freibord-Übereinkommen als Schanzkleider behandelt werden, die mit Wasserpforten gemäß Regel 24 ausgerüstet und mit wirksamen Verschlussvorrichtungen für den Gebrauch während der Be- und Entladevorgänge zu versehen sind. Die angebrachten Verschlussvorrichtungen sind so anzuordnen, dass ein Blockieren auf See ausgeschlossen ist und die volle Wirksamkeit der Wasserpforten gewährleistet wird.

Bei Schiffen ohne Decksbucht oder bei denen die Höhe der angebrachten Sülle von Auffangwannen die Bucht übersteigt sowie bei Tankern, deren Ladetanks 60 % der maximalen Schiffsbreite auf halber Schiffslänge übersteigen, dürfen Sülle, unabhängig von ihrer Höhe, nicht ohne eine Überprüfung der Anfangsstabilität (G_{Mo}) auf Übereinstimmung mit der relevanten Intakstabilitätsanforderung unter Berücksichtigung der freien Oberfläche, die durch die zwischen den Süllen aufgefangenen Flüssigkeiten verursacht wird, genehmigt werden.

Regel 27(3) und (7) – Schiffstypen

Die in der Leckstabilitätsberechnung angenommene Flutbarkeit für die Überflutung einer Auffangwanne muss 0,95 betragen.

ANLAGE 2

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN DES FREIBORD-PROTOKOLLS VON 1988 IN DER FASSUNG DER ENTSCHESSUNG MSC.143(77)

Regel 24 – Wasserpforten

Regel 26 – Besondere Erteilungsbedingungen für Schiffe vom Typ „A“

Werden Sülle von Auffangwannen auf den Wetterdecks von Tankschiffen im Bereich von Ladungs-Ventilgruppen (Manifolds) angebracht und reichen diese bis zum Achterschott des Deckshauses, um an Deck auslaufende Ladung während der Be- und Entladevorgänge aufzufangen, müssen die Effekte der freien Oberflächen, die durch das Auffangen auslaufender Flüssigkeiten während der Übergabe von flüssiger Ladung oder durch während der Fahrt überkommene See verursacht werden, hinsichtlich der dem Schiff zur Verfügung stehenden Toleranzen der positiven Anfangsstabilität (G_{Mo}) berücksichtigt werden.

Werden Sülle, die höher als 300 mm sind, angebracht, müssen diese gemäß dem Freibord-Übereinkommen als Schanzkleider behandelt werden, die mit Wasserpforten gemäß Regel 24 ausgerüstet und mit wirksamen Verschlussvorrichtungen für den Gebrauch während der Be- und Entladevorgänge zu versehen sind. Die angebrachten Verschlussvorrichtungen sind so anzuordnen, dass ein Blockieren auf See ausgeschlossen ist und die volle Wirksamkeit der Wasserpforten gewährleistet wird.

Bei Schiffen ohne Decksbucht oder bei denen die Höhe der angebrachten Sülle von Auffangwannen die Bucht übersteigt sowie bei Tankern, deren Ladetanks 60 % der maximalen Schiffsbreite auf halber Schiffslänge übersteigen, dürfen Sülle, unabhängig von ihrer Höhe, nicht ohne eine Überprüfung der Anfangsstabilität (G_{Mo}) auf Übereinstimmung mit der relevanten Intakstabilitätsanforderung unter Berücksichtigung der freien Oberfläche, die durch die zwischen den Süllen aufgefangenen Flüssigkeiten verursacht wird, genehmigt werden.

Regel 27(3) und (8d) – Schiffstypen

Die in der Leckstabilitätsberechnung angenommene Flutbarkeit für die Überflutung einer Auffangwanne muss 0,95 betragen.

(VkBf. 2012, S. 509)