

# Vorblatt

## Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Achte Verordnung über Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen

#### A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Freibord-Übereinkommens und des Protokolls von 1988. Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit den Entschlüssen MSC.329 (90) und MSC.345 (91) Änderungen der Anlage B des Freibord-Protokolls von 1988 beschlossen. Diese Entschlüsse sind für dessen Vertragsparteien verbindlich.

Die Entschlüsselung MSC.329 (90) trat völkerrechtlich am 1. Januar 2014 in Kraft. Die Entschlüsse MSC.345 (91) tritt zum 1. Juli 2014 völkerrechtlich in Kraft.

#### B. Lösung

Erlass der Achten Freibord- Änderungsverordnung, die die Änderungen der Vorschriften dieses Übereinkommens und des Protokolls innerstaatlich in Kraft setzt.

#### C. Alternativen

Keine.

**D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

b) Vollzugsaufwand

Keine

2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind nicht zu erwarten

**E. Erfüllungsaufwand**

Durch die internationale Inkraftsetzung entsteht kein (über die internationale Verpflichtung hinausgehender) Erfüllungsaufwand.

**F. Weitere Kosten**

Keine.

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

**Achte Verordnung  
über Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 und  
des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen**

**Vom ...**

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 sowie Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 7.8.2013 (BGBl. I S. 3154), in Verbindung dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310)

verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

**Artikel 1**

Folgende in London vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschlüsse werden hiermit in Kraft gesetzt:

a) MSC.329 (90) vom 24. Mai 2012 und

b) MSC.345 (91) vom 30. November 2012

zur Änderung des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (BGBl. 1994 II S. 2457), das zuletzt durch die Entschlüsselung MSC.270 (85) vom 4. Dezember 2008 (BGBl. 2010 II S. 1059) geändert worden ist.

Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

## **Artikel 2**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## **Artikel 3**

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Die Entschließung MSC.329 (90) ist für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 2014 in Kraft getreten.
- (3) Die Entschließung MSC.345 (91) tritt für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 2014 in Kraft.

Berlin, den ...

Der Bundesminister  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Achte Verordnung über Änderungen  
des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Protokolls  
von 1988 zu diesem Übereinkommen**

**Begründung:**

**I. Allgemeines**

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Übereinstimmung mit Artikel VI Absatz 2 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 beschlossenen Änderungen des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen.

Im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden die Managementregeln und Indikatoren geprüft. Diese sind durch die Verordnung nicht betroffen, da es sich bei den Änderungen durch die Verordnung um Anforderungen hinsichtlich der Gleichgewichtsschwimmlage und Ausgangsbedingungen der Beladungen zur Bestimmung des Freibords handelt.

Da Deutschland zur Umsetzung der 8. Freibord-Änderungsverordnung völkerrechtlich verpflichtet ist, besteht keinerlei „Gestaltungsspielraum“ für die Zielerreichung im Rahmen der Einhaltung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Gleichstellungspolitische Belange sind nicht berührt.

**II. Besonderes**

**Zu Artikel 1:**

Mit der EntschlieÙung MSC.329 (90) wird die südliche jahreszeitliche Winterzone neu definiert sowie Beginn und Ende der Jahreszeiten festgelegt.

Entschließung MSC.345 (91) passt die Ausgangsbedingungen der Beladung für Schiffstypen zur Bestimmung des Freibords an. Darüber hinaus wird eine neue Regel zur Bestimmung der Gleichgewichtsschwimmlage eingefügt.

**Zu Artikel 2:**

Seit der Bekanntmachung des Wortlauts des Freibord- Übereinkommens und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen sind umfangreiche Änderungen des Übereinkommens sowie des Protokolls von 1988 und Änderungen zu diesem Protokoll in Kraft getreten. Die Veröffentlichung einer konsolidierten Textfassung ist daher zur besseren Lesbarkeit dringend erforderlich.

**Zu Artikel 3:**

Die Bestimmungen des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

**Entschließung MSC.329(90)**  
**(angenommen am 24. Mai 2012)**  
**Änderungen des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-**  
**Übereinkommen von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

eingedenk des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

ferner eingedenk des Artikels VI des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (im Folgenden als „Freibord-Protokoll von 1988“ bezeichnet) betreffend Verfahren zur Änderung;

nach der auf seiner neunzigsten Tagung erfolgten Prüfung der Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988, die nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe a des Protokolls vorgeschlagen und weitergeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe d des Freibord-Protokolls von 1988 Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii Doppelbuchstabe bb des Freibord-Protokolls von 1988, dass die Änderungen als am 1. Juli 2013 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 oder Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
3. fordert die betroffenen Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Freibord-Protokolls von 1988 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Januar 2014 in Kraft treten;

4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe e des Freibord-Protokolls von 1988 allen Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.



## **Anlage**

### **Änderungen des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord- Übereinkommen von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung**

#### **Anlage B**

#### **Anlagen des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen**

#### **Anlage II**

#### **Zonen, Gebiete und Jahreszeiten**

#### **Regel 47 - Südliche jahreszeitliche Winterzone**

Der bisherige Wortlaut der Regel 47 wird durch den nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Die südliche jahreszeitliche Winterzone wird im Norden begrenzt durch die Loxodrome von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bei Kap Tres Puntas bis zum Punkt 34° S-Br. 50° W-Lg., den Breitengrad 34° S bis zur Länge 16° O, die Loxodrome zum Punkt 36° S-Br. 20° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 34° S-Br. 30° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 35° 30' S-Br. 118° O-Lg., die Loxodrome nach Kap Grim an der Nordwestküste von Tasmanien, die Nord- und Ostküste von Tasmanien bis zum südlichsten Punkt der Bruny-Insel, die Loxodrome bis Black Rock Point auf der Stewart-Insel, die Loxodrome zum Punkt 47° S-Br. 170° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 33° S-Br. 170° W-Lg. und den Breitengrad 33° S bis zum Punkt 33° S-Br. 79° W-Lg., die Loxodrome zum Punkt 41° S-Br. 75° W-Lg., die Loxodrome bis zum Leuchtturm Punta Corona auf Chiloe Island, 41° 47' S-Br. 73° 53' W-Lg., entlang der Nord-, Ost- und Südküste von Chiloe Island bis zum Punkt 43° 20' S-Br. 74° 20' W-Lg. und den Längengrad 74° 20' W bis zur Breite 45° 45' S, einschließlich der inneren Zone der Chiloe-Kanäle von 74° 20' W-Lg. ostwärts.

#### *Jahreszeiten:*

WINTER: 16. April bis 15. Oktober

SOMMER: 16. Oktober bis 15. April“

**Entschließung MSC.345(91)**  
**(angenommen am 30. November 2012)**

**Änderungen des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen  
von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

eingedenk des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

ferner eingedenk des Artikels VI des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 (im Folgenden als „Freibord-Protokoll von 1988“ bezeichnet) betreffend Verfahren zur Änderung;

in Anerkennung der Notwendigkeit, die Klarheit der Leckstabilitätsvorschriften betreffend die Ausgangsbedingungen der Beladung und die Gleichgewichtsschwimmlage für Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe und Gastankschiffe zu verbessern und deren Anwendung zu vereinheitlichen;

nach der auf seiner einundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung der Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988, die nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe a des Protokolls vorgeschlagen und weitergeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe d des Freibord-Protokolls von 1988 Änderungen des Freibord-Protokolls von 1988, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii Doppelbuchstabe bb des Freibord-Protokolls von 1988, dass die Änderungen als am 1. Januar 2014 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 oder Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts aller Handelsflotten aller Vertragsparteien ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die betroffenen Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Freibord-Protokolls von 1988 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2014 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VI Absatz 2 Buchstabe e des Freibord-Protokolls von 1988 allen Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Freibord-Protokolls von 1988 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

## **Anlage**

### **Änderungen der Anlage B des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord- Übereinkommen von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung**

#### **Anlage I**

#### **Regeln zur Bestimmung des Freibords**

#### **Kapitel III**

#### **Freiborde**

#### **Regel 27 – Schiffstypen**

#### ***Regel 27 Absatz 11 – Ausgangsbedingung der Beladung***

1 Buchstabe b Ziffer iv Satz 1 wird durch den nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„50 % der Gesamtkapazität der Tanks und Räume des Schiffes dürfen für die einzelnen Arten von Verbrauchsstoffen und Vorräten angesetzt werden.“

2 Nach Buchstabe b Ziffer iv wird folgende neue Ziffer v eingefügt:

„v) Ballastwassertanks werden normalerweise als leer angesehen; für sie wird keine Berichtigung für freie Oberflächen vorgenommen.“

Ziffer v und vi werden entsprechend in Ziffer vi und vii unnummeriert.

3 Die unnummerierte Ziffer vi wird durch den nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„vi) Alternative Möglichkeiten für die Behandlung freier Oberflächen bei der Ermittlung des Endzustands des anzunehmenden Schadens nach Absatz 12 können berücksichtigt werden:

- aa) Verfahren 1 (geeignet für virtuelle Berichtigungen). Der virtuelle Schwerpunkt für die Ausgangsbedingung wird wie folgt bestimmt:
- i. die Ladebedingung wird nach den Ziffern i bis iv ermittelt;
  - ii. die Berichtigung für die freien Oberflächen wird dem Höhenschwerpunkt hinzugerechnet;
  - iii. eine virtuelle Ausgangsbedingung, bei der alle Abteilungen leer sind, wird auf der Grundlage des Sommerfreibordtiefgangs und einer ebenen Trimmlage unter Zugrundelegung des Höhenschwerpunkts der genannten Ladebedingung erzeugt und
  - iv. die Schadensfälle werden unter Zugrundelegung der genannten Ausgangsbedingung auf Einhaltung der Leckstabilitätskriterien geprüft.
- bb) Verfahren 2 (geeignet zur Berücksichtigung tatsächlich auftretender Einflüsse freier Oberflächen entsprechend den angenommenen Tankfüllständen bei Schadensfällen). Der virtuelle Schwerpunkt für die Ausgangsbedingung wird wie folgt bestimmt:
- i. die Ladebedingung wird nach den Ziffern i bis iv ermittelt;
  - ii. eine virtuelle Ausgangsbedingung kann unter Zugrundelegung der virtuellen Ausgangsbedingung mit gefüllten Abteilungen, die auf der Grundlage des Sommerfreibordtiefgangs und einer ebenen Trimmlage erzeugt wurde, für jeden Schadensfall, bei dem Abteilungen mit Flüssigkeit gefüllt sind, auf der Grundlage des Sommerfreibordtiefgangs und einer ebenen Trimmlage erzeugt werden. Unter Zugrundelegung des Höhenschwerpunkts und der Berichtigung für freie Oberflächen der genannten Ladebedingung werden für jeden Schadensfall gesonderte Berechnungen durchgeführt; nur die zu beschädigenden mit Flüssigkeit gefüllten Abteilungen werden vor dem Schadenseintritt leer belassen, und

- iii. die Schadensfälle werden unter Zugrundelegung der genannten Ausgangsbedingungen auf Einhaltung der Leckstabilitätskriterien geprüft (jeweils eine Ausgangsbedingung für jeden Schadensfall).“

***Regel 27 Absatz 13 – Gleichgewichtsschwimmlage***

4 Nach Buchstabe f wird folgender neuer Buchstabe g angefügt:

- „g) Die Einhaltung der in unter den Buchstaben a, c, d und e angegebenen Reststabilitätskriterien muss für Standardladebedingungen, bei denen ein Stabilitätsrechner, eine Stabilitätssoftware oder ein anderes zugelassenes Verfahren zur Anwendung kommt, nicht nachgewiesen werden.“