

1. Die Überschrift zur Rahmenrichtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

„1. Einzelrichtlinien/Verordnungen zur Rahmenrichtlinie 70/156/EWG für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABI. EG Nr. L 42 vom 23.02.1970, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 706/2007 vom 21.06.2007

(ABI. EU Nr. L 161 vom 22.06.2007, S. 33) gemäß Anhang IV, Teil I

2. In der Tabelle der Einzelrichtlinien zur Rahmenrichtlinie 70/156/EWG werden die Angaben zu Nr. 1 „Geräuschpegel“ korrigiert, Nr. 8 „Nachrüstung mit Spiegeln an zugelassenen schweren Lkw“ wie folgt ergänzt:

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnungen	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.
1. Geräuschpegel	70/157/EWG	L 42 vom 23.02.1970, S. 16	2007/34/EG vom 14.06.2007	L 155 vom 15.06.2007, S. 49
8. Rückspiegel *	71/127/EWG	L 68 vom 22.03.1971, S. 1	2006/96/EG vom 20.11.2006	L 363 vom 20.12.2006, S. 81
Einrichtungen für indirekte Sicht	2003/97/EG	L 25 vom 29.01.2004, S. 1	2006/96/EG vom 20.11.2006	L 363 vom 20.12.2006, S. 81
Nachrüstung mit Spiegeln an zugelassenen schweren Lkw	2007/38/EG	L 184 vom 14.07.2007, S. 25		

* Aufgehoben zum 26.01.2010 durch Artikel 6 der Richtlinie 2003/97/EG

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Dr. Wagner

(VkB1. 2007 S. 589)

Nr. 151 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer

Bonn, den 06. September 2007
S35/7362.2/1-727125

Nachstehend wird bekanntgegeben, dass das folgende britische Versicherungsunternehmen im Rahmen der Dienstleistungstätigkeit in Deutschland die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anbieten darf:

QBE Insurance (Europe) Limited
Niederlassung für Deutschland,
Hauptbevollmächtigter Bertin von Dewitz
Königsallee 106
40215 Dortmund

Dem Versicherungsunternehmen wurde die Registernummer 5120 zugeteilt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VkB1. 2007 S. 590)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 152 Bekanntmachung der Empfehlung für Normen für die Einleitung von unbehandeltem Abwässern von Schiffen zur Anlage IV von MARPOL 73/78

Die Neufassung der Anlage IV des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) wurde durch Entschließung MEPC.115(51) zum 01. August 2005 in Kraft gesetzt (BGBl. 2006 II, S. 386).

Nach Regel 11.1.1 der Anlage IV MARPOL 73/78 muss die Einletrate von nicht mechanisch behandeltem oder desinfiziertem Abwasser, das in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land eingeleitet werden soll, von der Verwaltung zugelassen sein und auf von der IMO erarbeiteten Normen beruhen.

Mit der Entschließung MEPC.157(55) vom 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO (MEPC) Standards für die Einletrate von unbehandeltem Abwässern von Schiffen in Hinblick auf die Regel 11.1.1 der Anlage IV MARPOL 73/78 angenommen, die nachstehend veröffentlicht werden.

Bonn, den 04. September 2007
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Kolbeck

**Entschließung MEPC.157(55)
angenommen am 13. Oktober 2006**

**Empfehlung für Normen für die Einleitraten von
unbehandelten Abwässern von Schiffen**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

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

im Hinblick auf die Entschließung MEPC.115(51), mit der der Ausschuss die revidierte Anlage IV des MARPOL Übereinkommens beschlossen hat, welche am 1. August 2005 in Kraft trat,

sowie im Hinblick auf die Bestimmungen der Regel 11.1.1 der Anlage IV MARPOL;

in der Erkenntnis, dass unbehandeltes Abwasser, das in Sammel tanks aufbewahrt wird, nicht auf einmal eingeleitet werden soll, sondern dass die Einleitung mit einer mäßigen Rate, die von der Verwaltung auf der Grundlage der von der Organisation entwickelten Standards genehmigt wird, erfolgen muss;

nach Prüfung der Empfehlungen des Unterausschusses „Flüssige Massengüter und Gase“ auf seiner zehnten Sitzung –

1. beschließt die Empfehlung für Normen für die Einleitraten von unbehandelten Abwässern von Schiffen, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. empfiehlt den Regierungen der Mitgliedsstaaten die Einleitraten auf der Grundlage der Normen in der Anlage anzunehmen,
3. fordert Schiffsbetreiber, mit den (technischen) Voraussetzungen für hohe Einleitraten nachdrücklich auf, Niederschriften von Berechnungen tatsächlicher Einleitungen aufzubewahren, um die Einhaltung gegenüber der Verwaltung und den Hafen- oder Küstenstaatenbehörden nachzuweisen.

ANLAGE

**Empfehlung
für Normen für die Einleitraten von unbehandelten
Abwässern von Schiffen**

1 Einleitung

- 1.1 Regel 11.1.1 der revidierten Anlage IV von MARPOL 73/78 verlangt, dass unbehandeltes Abwasser, das in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land eingeleitet werden darf, nicht auf einmal, sondern mit einer mäßigen Rate eingeleitet wird, während das Schiff mit einer Geschwindigkeit von mindestens 4 Knoten auf seinem Kurs fährt, wobei die Rate von der Verwaltung auf der Grundlage der von der Organisation entwickelten Normen genehmigt werden soll. Diese Empfehlung legt die Normen und Leitlinien für die Genehmigung und Berechnung einer mäßigen Einleitraten fest.

- 1.2 Eine mäßige Einleitraten gilt für die Einleitung unbehandelten Abwassers, das in Sammel tanks aufbewahrt wird.

- 1.3 Nach dieser Norm wird die Verdünnung von Abwasser mit Wasser oder Haushaltsabwasser nicht in die Berechnung der Einleitraten aufgenommen. Die Rate ist daher eine konservative Schätzung, und es wird anerkannt, dass die Einleitung von Abwasser nach dieser Norm einen größeren Schutz für die Meeresumwelt darstellt, weil die Beimischung vor der tatsächlichen Einleitung und zusätzlich zu der Beimischung durch das Fahrwasser des Schiffes erfolgt.

2 Begriffsbestimmungen

- 2.1 *Verdrängtes Volumen* bedeutet Breite des Schiffes x Tiefgang x zurückgelegte Entfernung.

- 2.2 *Unbehandeltes Abwasser* ist Abwasser, das nicht in einer bauartgenehmigten Abwasserbehandlungsanlage behandelt oder zerkleinert und desinfiziert worden ist.

3 Einleitraten

- 3.1 Die höchstzulässige Einleitraten ist 1/200.000 (oder ein 200.000stel) des verdrängten Volumens wie folgt:

$$DR_{\max} = 0,00926 \times V \times D \times B$$

Hierbei bedeuten:

DR_{\max} die höchstzulässige Einleitraten (m^3/h)

V die durchschnittliche Geschwindigkeit (Knoten) des Schiffes während des relevanten Zeitraumes

D der Tiefgang (m)

B die Breite (m)

- 3.2 Die maximal erlaubte Einleitraten, wie sie in 3.1 spezifiziert ist, bezieht sich auf die durchschnittliche Einleitraten während einer Einleitperiode von 24 Stunden oder der Zeitraum für die Entleerung der Tanks, wenn dieser kleiner ist, und darf nicht um mehr als 20 % überschritten werden, wenn auf die Menge auf einer stündlichen Basis gemessen wird.

4 Genehmigung der Rate durch die Verwaltung

- 4.1 Die Verwaltung sollte die in 3.1 festgelegte Einleitraten auf der Grundlage des größten Sommerfreibord-Tiefgangs und der höchsten Reisegeschwindigkeit genehmigen¹. Soll das Abwasser bei einer anderen Kombination von Tiefgang und Geschwindigkeit eingeleitet werden, so können auch eine oder mehrere sekundäre Einleitraten genehmigt werden².

5 Berechnungsmethode

- 5.1 Das berechnete Verdrängungsvolumen des Schiffes ist für Tiefgänge bis zu einschließlich des nach

¹ Schiffsbetreiber und Personal werden darauf aufmerksam gemacht, dass bei geringerem Tiefgang und/oder geringerer Geschwindigkeit die zulässige Einleitraten niedriger wird.

² Die Darstellung kann in einer Tabelle erfolgen, siehe nachfolgende Tabelle*. Für Schiffe, die nicht zu denjenigen gehören, die strenge Vorschriften für die Einleitung unbehandelten Abwassers erfüllen müssen, wie zum Beispiel Fahrgastschiffe und Viehtransportschiffe, wird im Allgemeinen das Kriterium der Einleitraten bei einer Schiffsgeschwindigkeit von 4 Knoten nicht überschritten.

Artikel 3 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 zugewiesenen Sommerfreibord-Tiefgangs festzulegen.

- 5.2 Soll ein Schiff unter Verwendung einer Pumpe, die auf eine bestimmte Rate geeicht ist, Abwasser aus einem Sammelbehälter einleiten, so kann die Pumpe entweder:
- auf die für 4 Knoten zulässige Rate geeicht sein; oder
 - auf eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit des Schiffes, die über 4 Knoten liegt, geeicht sein.
- 5.3 Überschreitet die geplante tatsächliche Einletrate diese zulässigen 4 Knoten, so muss die tatsächliche Einletrate möglicherweise verringert oder die Geschwindigkeit erhöht werden. Rate und Geschwin-

digkeit sind in der von der Verwaltung erteilten Genehmigung genau anzugeben.

6 Einhaltung der Rate

- 6.1 Vor Durchführung einer Abwassereinleitung nach diesem Standard hat das für Abwasserbehandlung zuständige Besatzungsmitglied sicherzustellen, dass sich das Schiff auf Kurs befindet, mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt ist und dass die Navigationsgeschwindigkeit der Einletrate entspricht, die von der Verwaltung genehmigt worden ist. Schiffe mit den (technischen) Voraussetzungen für hohe Einletraten sind aufgefordert, Niederschriften von Berechnungen tatsächlicher Einleitungen aufzubewahren, um die Einhaltung der genehmigten Rate nachzuweisen.

* Tabelle gehört zur Fußnote² (siehe vorherige Seite)

Einletrate (m ³ /h)					
GESCHWINDIGKEIT (kn)	4	6	8	10	12
TIEFGANG (m)					
5	4,63	6,94	9,26	11,57	13,89
6	5,56	8,33	11,11	13,89	16,67
7	6,48	9,72	12,96	16,20	19,45
8	7,41	11,11	14,82	18,52	22,22
9	8,33	12,50	16,67	20,83	25,00

(VkBl. 2007 S. 590)

Nr. 153 Achtzehnte Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (18. MoselSchPVAbweichV)

Vom 10. September 2007

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. September 1997 (BGBl. 1997 II S. 1670), von denen § 3 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes durch Artikel 313 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest für ihren Zuständigkeitsbereich:

§ 1

Abweichende Regelungen zur Moselschiffahrtspolizeiverordnung

Die Moselschiffahrtspolizeiverordnung ist mit den sich

aus den in dem Anhang 1 aufgeführten vorübergehenden Regelungen ergebenden Maßgaben anzuwenden. Die maßgeblichen Beschlüsse der Moselkommission sind in Anhang 2 aufgeführt.

§ 2

Nichtanwendung von Vorschriften

Nummer II.1 und II.2 des Anhangs 1 der Fünfzehnten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 11. Oktober 2004 (VkBl. 2004 S. 530) sind nicht mehr anzuwenden.

§ 3

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 2007 in Kraft und mit Ablauf des 30. September 2010 außer Kraft.

Mainz, den 10. September 2007

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Joeris