

Nr. 43 **Bekanntmachung der Entschließung  
des Schiffssicherheitsausschusses  
MSC.287(87) „Annahme der Interna-  
tionalen zielorientierten Schiffbau-  
normen für Massengutschiffe und  
Öltankschiffe“**

Hamburg, den 08. Februar 2012  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.287(87), „Annahme der Internationalen zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport  
und Verkehrswirtschaft  
Dienststelle Schiffssicherheit  
U. Schmidt  
Dienststellenleiter

**ENTSCHLIESSUNG MSC.287(87)  
(angenommen am 20. Mai 2010)**

**ANNAHME DER INTERNATIONALEN ZIEL-  
ORIENTIERTEN SCHIFFBAUNORMEN FÜR  
MASSENGUTSCHIFFE UND ÖLTANKSCHIFFE**

Der Schiffssicherheitsausschuss,

Gestützt auf Artikel 28(b) des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

In dem Wunsche, dass die Organisation eine größere Rolle in der Festlegung der Baunormen spielen muss, nach denen neue Schiffe gebaut werden,

Gestützt auch darauf, dass in den strategischen Ausrichtungen der Organisation hinsichtlich der Entwicklung und Überarbeitung von umfassenden Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige, effiziente und umweltverträgliche Schifffahrt die Schaffung von zielorientierten Normen für den Entwurf und Bau von Schiffen ist,

In Anbetracht der Tatsache, dass Schiffe für eine festgelegte Lebenserwartung so entworfen und gebaut werden müssen, so dass sie, sofern sie ordnungsgemäß bedient und gewartet werden, sicher und umweltfreundlich sind und unter den festgeschriebenen Betriebs- und Umweltbedingungen während der gesamten Betriebsdauer sicher bleiben,

Unter Hinweis auf die Regeln II-1/2.28 und II-1/3-10 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974, in der geänderten Fassung (nachfolgend bezeichnet als „das Übereinkommen“), angenommen mit der EntschlieÙung MSC.290(87), bezüglich der zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe,

Auch unter Hinweis darauf, dass die vorgenannte Regel II-1/3-10 vorsieht, dass die darin definierten Massengutschiffe und Öltankschiffe den einschlägigen strukturellen Anforderungen einer anerkannten Organisation oder die nationalen Normen einer Verwaltung genügen, die mit den funktionalen Anforderungen der zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe entsprechen,

Nach der auf seiner siebenundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vorgeschlagenen „Internationalen zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“,

1. Beschließt die „Internationalen zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“, deren Wortlaut in der Anlage zur vorliegenden EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. Fordert alle Vertrags-Regierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die „Internationalen zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“ am 1. Januar 2012 bei Inkraftsetzung der SOLAS-Regel II-1/3-10 des Übereinkommens wirksam werden;
3. Ersucht den Generalsekretär, beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und den Wortlaut der „Internationalen zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“, der in der Anlage wiedergegeben ist, an alle Vertrags-Regierungen des Übereinkommens zu übermitteln;

4. Ersucht ferner den Generalsekretär, Abschriften dieser EntschlieÙung und deren Anlage an alle Mitglieder der Organisation zu übermitteln, die nicht Vertrags-Regierungen des Übereinkommens sind.

ANLAGE

**INTERNATIONALE ZIELORIENTIERTE  
SCHIFFBAUNORMEN FÜR MASSENGUTSCHIFFE  
UND ÖLTANKSCHIFFE**

**1 PRÄAMBEL**

- 1.1 Der Begriff der „zielorientierten Schiffbaunormen“ wurde in der Organisation auf der neunundachtzigsten Tagung des Rates im November 2002 auf einen Vorschlag von den Bahamas und Griechenlands<sup>1</sup> hin eingeführt, der empfahl, dass die Organisation Schiffbaunormen entwickeln müsse, die Innovation im Entwurf ermöglichen und zugleich gewährleisten sollen, aber auch sicherstellen, dass Schiffe so gebaut werden bei ordnungsgemäÙer Wartung während ihrer gesamten wirtschaftlichen Lebensdauer sicher bleiben. Diese Normen sollen auch sicherstellen, dass alle Teile eines Schiffes für eine ordnungsgemäÙe Inspektion und eine einfache Wartung leicht zugänglich sind. Der Rat verwies den Vorschlag zur Prüfung an die siebenundsiebzigste Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) im Mai/Juni 2003.
- 1.2 Das MSC erörterte das Thema wie erbeten auf seiner siebenundsiebzigsten Tagung und empfahl, dass es auf der neunzigsten Sitzung des Rates im Rahmen der Entwicklung des Strategischen Plans der Organisation noch ausführlicher besprochen werden müsse. Der Ausschuss stimmte außerdem zu, ein neues Element über „zielorientierte Schiffbaunormen“ in sein Arbeitsprogramm und die Tagesordnung seiner nächsten Tagung aufzunehmen.
- 1.3 Auf der neunzigsten Tagung des Rates, bei der Beratung über die Strategie und Politik der Organisation für den Zeitraum 2006 bis 2011 wurden strategische Richtlinien in Hinsicht auf die Entwicklung von zielorientierten Schiffbaunormen für den Entwurf und den Bau von neuen Schiffen genehmigt. Anschließend nahm der Rat auf seiner zweiundzwanzigsten außerordentlichen Sitzung in die strategische Ausrichtung der Organisation die Bestimmung auf, dass die „IMO zielorientierte Normen für die Entwicklung und den Bau von neuen Schiffen einführen wird“.
- 1.4 Auf der dreiundzwanzigsten Tagung der Versammlung im November/Dezember 2003 wurde die EntschlieÙung A.944(23) für den strategischen Plan der Organisation für den Sechs-Jahres-Zeitraum 2004 bis 2010 angenommen und es wurde unter anderem beschlossen, dass die „IMO zielorientierte Normen für den Entwurf und

<sup>1</sup> Dokument C 89/12/1 (Bahamas, Griechenland) – Strategischer Plan der IMO.

den Bau von neuen Schiffen einführen wird“. Diese Entscheidung spiegelte sich auch in der Entscheidung A.943(23) im Langfristigen Arbeitsplan der Organisation bis 2010 wider, in dem das Thema „Zielorientierte neuen Schiffbaunormen“ in die Liste der allgemeinen Themen eingeführt wurde.

1.5 Das MSC begann auf seiner achtundsiebzigsten Tagung im Mai 2004 mit der detaillierten technischen Ausarbeitung der Entwicklung der zielorientierten Schiffbaunormen. Es wurde eine umfassende Generaldebatte über die betreffenden Themen geführt und der Ausschuss stimmte der Verwendung eines Fünf-Stufen-Systems zu, das ursprünglich von den Bahamas, Griechenland und der IACS vorgeschlagen wurde und Folgendes umfasst:

.1 **Stufe I – Ziele**

Die obersten Ziele, die erreicht werden müssen.

.2 **Stufe II – Funktionale Anforderungen**

Kriterien, die erfüllt werden müssen, um den Zielen zu entsprechen.

.3 **Stufe III – Konformitätsprüfung**

Verfahren, um zu überprüfen, ob die Regeln und Vorschriften für den Entwurf und den Bau von Schiffen mit den Zielen und den funktionalen Anforderungen übereinstimmen.

.4 **Stufe IV – Regeln und Vorschriften für den Entwurf und den Bau von Schiffen**

Detaillierte Anforderungen, die von der IMO, nationalen Verwaltungen und/oder anerkannten Organisationen entwickelt und von nationalen Verwaltungen und/oder anerkannten Organisationen angewendet werden, die in ihrem Auftrag am Entwurf und Bau von Schiffen arbeiten, um den Zielen und den funktionalen Anforderungen zu entsprechen.

.5 **Stufe V – Branchenübliche Praxis und Normen**

Industrienormen, Ausführungsbestimmungen sowie Sicherheits- und Qualitätssysteme für Schiffbau, Schiffsbetrieb, Wartung, Ausbildung, Besetzung usw., die in den Regeln und Vorschriften für den Entwurf und den Bau von Schiffen enthalten sind bzw. auf die darin Bezug genommen wird.

1.6 Nach der Beratung des Themas auf seiner einundachtzigsten Tagung stimmte der Ausschuss zu, den Umfang seine Überlegungen zunächst auf Massengutschiffe und Öltankschiffe zu beschränken und zu einem späteren Zeitpunkt eine Erweiterung auf andere Schiffstypen und Sicherheitsbereiche zu erwägen.

**2 UMFANG**

Die „Internationalen zielorientierten Normen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“ (nachfolgend bezeichnet als „die Normen“) beschreiben

die Ziele und bestimmen die funktionalen Anforderungen, denen die Regeln für den Entwurf und den Bau von Massengutschiffen und Öltankschiffen einer von der Verwaltung anerkannten Organisation oder die nationalen Regeln einer Verwaltung entsprechen müssen, wie es in den SOLAS-Regeln II-1/2.28 und II-1/3-10 festgelegt ist. Außerdem führen die Normen ein, dass die oben genannten Regeln auf die Übereinstimmung mit den Zielen und funktionalen Anforderungen geprüft werden müssen.

**3 STRUKTUR**

Diese Normen umfassen die folgenden drei Stufen:

Stufe I – Ziele

Stufe II – Funktionale Anforderungen

Stufe III – Konformitätsprüfung

**4 STUFE I – ZIELE**

Die Ziele der Stufe I entsprechen der Festlegung in der SOLAS-Regel II-1/3-10 und werden hier zur besseren Übersicht wie folgt wiedergegeben: Schiffe müssen für eine festgelegte Lebenserwartung so entworfen und gebaut werden, dass sie über ihre gesamte Lebensdauer bei ordnungsgemäßer Bedienung und Wartung unter den festgelegten Betriebs- und Umweltbedingungen, im intakten sowie in einem bestimmten beschädigten Zustand sicher und umweltfreundlich sind.

.1 *Sicher und umweltfreundlich* heißt, dass das Schiff über angemessene Schiffskörperfestigkeit, Verschlusszustand und Stabilität verfügen muss, um das Risiko des Verlusts des Schiffes oder einer Verschmutzung der Meeresumwelt aufgrund von Strukturversagen, einschließlich Zusammenbruch, zu minimieren, das zu Wassereinbruch oder Verlust des Verschlusszustandes führen kann.

.2 *Umweltverträglich* umfasst auch, dass das Schiff aus Baumaterialien gebaut wurde, die für umweltgerechtes Recycling geeignet sind.

.3 Die *Sicherheit* umfasst auch die schiffbaulichen Verbände, Zubehörteile und Einrichtungen, die für den sicheren Zugang, sichere Fluchtwege, sichere Inspektionen und ordnungsgemäße Instandhaltung sorgen und den sicheren Betrieb ermöglichen.

.4 Die *vorgegebenen Betriebs- und Umweltbedingungen* sind durch das vorgesehene Einsatzgebiet des Schiffes während seiner Lebensdauer bestimmt und umfassen die Bedingungen, einschließlich der Zwischenbedingungen, die sich aus Ladungs- und Ballastwasseroperationen im Hafen, auf Wasserstraßen und auf See ergeben.

.5 Die *vorausbestimmte Lebensdauer* ist der angenommene nominale Zeitraum, in dem das Schiff den Betriebs- und/oder Umweltbedingungen und/oder einer korrosionsfördernden Umgebung ausgesetzt ist und der

als Grundlage für die Auswahl der geeigneten Schiffsentwurfsparameter dient. Jedoch kann die tatsächliche Betriebsdauer des Schiffes in Abhängigkeit von den tatsächlichen Betriebsbedingungen und der Instandhaltung des Schiffes im Laufe seines Lebenszyklus – länger oder kürzer sein.

## 5 STUFE II – FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN

(Gilt für Massengutschiffe und Öltankschiffe bei uneingeschränkter Navigation<sup>2</sup>)

### ENTWURF

#### II.1 Lebenserwartung

Die festgelegte Lebenserwartung darf nicht weniger als 25 Jahre betragen.

#### II.2 Umweltbedingungen

Schiffe müssen in Übereinstimmung mit den Umweltbedingungen des Nordatlantiks und den entsprechenden Langzeit-Seegangsdigrammen gebaut werden.

#### II.3 Strukturelle Festigkeit

##### II.3.1 Allgemeine Konstruktion

Die Strukturbauteile des Schiffes müssen entsprechend der Nutzung der Räume, in denen sie sich befinden, konstruiert werden. Die Strukturbauteile des Schiffes müssen so konstruiert sein, dass sie das Be- und Entladen aller in Frage kommenden Ladungen ermöglichen, aber auch so, dass Beschädigungen durch die Ausrüstung zum Be- und Entladungen, die die Sicherheit der Struktur beeinträchtigen, vermieden werden.

##### II.3.2 Verformung und Versagen

Die strukturelle Festigkeit muss hinsichtlich übermäßiger Verformung (im Allgemeinen plastische Verformungen) und Versagensformen bemessen werden, einschließlich, aber nicht begrenzt auf Beulen und Knicken, Fließen (plastische Verformung) und Ermüdung Betriebsfestigkeit).

##### II.3.3 Schiffskörperfestigkeit

Schiffe müssen so entworfen sein, dass die strukturelle Tragfähigkeit ausreichend ist. Die Traglast-Nachweise sollen die Tragfähigkeit des Schiffskörpers sowie der Platten und Steifen umfassen und für ein Längsbiegemoment, das auf den Umweltbedingungen nach II.2 basiert, nachgewiesen werden.

##### II.3.4 Sicherheitszuschläge

Schiffe müssen mit den entsprechenden Sicherheitszuschlägen entworfen werden:

<sup>2</sup> Uneingeschränkte Navigation heißt, dass das Schiff keinerlei Einschränkungen des Fahrtgebiets unterliegt (d.h. durch die verschiedenen Meere oder Jahreszeiten), davon ausgeschlossen sind Beschränkungen aufgrund der Untauglichkeit von Schiffen für den Betrieb in Eis.

.1 um bei den Mindeststärken<sup>3</sup> im intakten Zustand den Umweltbedingungen standzuhalten, mit denen während der Entwurfslebensdauer des Schiffes zu rechnen ist, sowie den entsprechenden Beladungsfällen, die sowohl vollständig homogene als auch alternierende Beladung, Teilladungen, Fahrten zwischen mehreren Häfen, Ballastreisen und Belastungen unter Ballastmanagementbedingungen umfassen müssen sowie gelegentliche Überschreitungen/Überlastungen während Beladungs-/Entladungsvorgängen, je nach der Klassebezeichnung; und

.2 die für alle Entwurfsparameter geeignet sind, deren Berechnung gewisse Unsicherheiten berücksichtigen, einschließlich der Lasten, des Strukturmodells, Ermüdung, Korrosion, Materialfehler, Fertigungs-Fehler, Beulen, Restfestigkeit und Tragfähigkeit der Struktur.

#### II.4 Ermüdungslebensdauer

Die Ermüdungslebensdauer darf nicht kürzer als die Lebenserwartung des Schiffes sein und sie muss auf die Umweltbedingungen der funktionalen Anforderungen unter II.2 basieren.

#### II.5 Restfestigkeit

Schiffe müssen so gebaut werden, dass sie über eine ausreichende Festigkeit verfügen, um den Wellen und den inneren Belastungen in bestimmten beschädigten Zuständen, wie Kollision, Grundberührung oder Flutung standzuhalten. Die Berechnung der Restfestigkeit muss die äußerste Grenze der Belastbarkeit der Hauptverbände des Schiffskörpers berücksichtigen, einschließlich dauerhafter Verformung und Nachbeulverhalten. Diesbezüglich müssen vorhersehbare Szenarien untersucht werden, soweit dies in angemessener Weise möglich ist.

#### II.6 Korrosionsschutz

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die für die Erfüllung der Festigkeitsanforderungen erforderlichen Mindeststärken über die gesamte festgelegte Lebenserwartung beibehalten werden. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem Beschichtungen, Korrosionszuschläge, kathodischen Korrosionsschutz (Opferanoden), Fremdstromschutzanlagen usw.

##### II.6.1 Lebensdauer von Beschichtungen

Beschichtungen müssen in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Herstellers bezüglich Oberflächenvorbehandlung, Auswahl der Anstri-

<sup>3</sup> Die Mindestabmessungen müssen die strukturelle Festigkeit gewährleisten, die erforderlich ist, um die Entwurfsbelastungen aufnehmen zu können, vorausgesetzt, dass die Schiffsstruktur in intaktem Zustand ist und ohne Korrosionszuschlag. Bei der Beurteilung der Materialermüdung und der Gesamtfestigkeit der Hauptverbände und der primären Steifen kann jedoch ein Teil des gesamten Korrosionszuschlags zu den Mindestabmessungen hinzugefügt werden, um die Materialdicke zu berücksichtigen, von der berechtigterweise erwartet wird, dass sie über die gesamte Lebenserwartung bestehen bleiben wird.

che, Auftrag und Instandhaltung aufgetragen und gewartet werden. Wenn das Aufbringen von Anstrichen erforderlich ist, muss die Lebenserwartung der Beschichtungen bestimmt werden. Die tatsächliche Lebensdauer der Beschichtungen kann je nach den tatsächlichen Bedingungen und der Wartung des Schiffes länger oder kürzer als die Lebenserwartung sein. Die Beschichtungen müssen je nach vorgesehenem Verwendungszweck der Abteilungen, Materialien und Anwendung anderer Korrosionsschutzsysteme, z. B. kathodischer Korrosionsschutz oder andere Alternativen, gewählt werden.

### II.6.2 Korrosionszuschlag

Der Korrosionszuschlag muss zu den Mindeststärken hinzugefügt werden und für die festgelegte Lebenserwartung ausreichend sein. Der Korrosionszuschlag muss auf der Basis der Exposition von korrosiven Elementen wie Wasser, Ladung oder korrosiver Atmosphäre oder mechanischer Belastung sowie in Abhängigkeit des Schutzes der Struktur durch ein Korrosionsschutzsystem wie z. B. Beschichtungen, kathodischer Korrosionsschutz oder andere alternative Mittel festgelegt werden. Die Entwurfs-Korrosionsrate (mm/Jahr) muss in Übereinstimmung mit statistischen Informationen, die aus der Betriebserfahrung und/oder aus beschleunigten Modellversuchen gewonnen wurden, festgelegt werden. Die tatsächliche Korrosionsrate kann je nach den tatsächlichen Bedingungen und der Instandhaltung des Schiffes größer oder kleiner als die Entwurfs-Korrosionsrate sein.

### II.7 Strukturelle Redundanz

Schiffe müssen redundant entworfen und gebaut werden, damit lokale Schäden (wie lokale bleibende Verformung, Rissbildung oder Schweißfehler) eines aussteifenden Bauteils nicht unmittelbar zu einem Zusammenbruch des gesamten ausgesteiften Plattenfeldes führen.

### II.8 Wasserdichtigkeit und Wetterdichtigkeit

Schiffe müssen entsprechend dem vorgesehenen Einsatzbereich über eine ausreichende Wasser- und Wetterdichtigkeit sowie eine ausreichende Festigkeit und Redundanz der zugehörigen Verschlussvorrichtungen der Schiffsöffnungen verfügen.

### II.9 Berücksichtigung des menschlichen Faktors

Die Strukturen und Zubehörteile des Schiffes müssen unter Berücksichtigung ergonomischer Grundsätze entworfen und angeordnet werden, so dass während des Betriebs, der Inspektion und der Instandhaltung stets Sicherheit zu gewährleisten ist. Dabei müssen unter anderem Treppen, Steigleitern, Rampen, Laufstege und Standplattformen berücksichtigt werden, die als Zugangsmöglichkeiten, als Arbeitsumgebung, zur Inspektion und Instandhaltung und zur leichteren Bedienung genutzt werden.

### II.10 Entwurfs-Transparenz

Schiffe müssen unter betriebssicheren, überwachten und transparenten Arbeitsvorgängen entworfen werden, die soweit zugänglich gemacht werden müssen, dass eine Bestätigung der Sicherheit des Endzustands des neuen Schiffes unter sorgfältiger Berücksichtigung des Urheberrechts bestätigt werden kann. Die ständig zugänglichen Unterlagen müssen die wichtigsten zielorientierten Parameter sowie alle relevanten Entwurfsparameter enthalten, die den Betrieb des Schiffes beeinträchtigen könnten.

### BAU

#### II.11 Qualitätssicherungsvorgänge beim Bau

Schiffe müssen in Übereinstimmung mit den kontrollierten und transparenten Qualitätssicherungs-Normen und unter Berücksichtigung des Urheberrechts gebaut werden. Die Qualitätssicherungsvorgänge beim Bau von Schiffen müssen unter anderem genaue Spezifikationen des Baumaterials, der Fertigung, der Ausrichtung, der Montage, der Verbindungsschweißvorgänge, der Oberflächenvorbehandlung und der Oberflächenkonservierung enthalten.

#### II.12 Bauüberwachung

Für die Bauphase des Schiffes muss ein Besichtigungsplan erstellt werden, in dem der Schiffstyp und der Entwurf berücksichtigt werden. Der Besichtigungsplan muss eine Reihe von Anforderungen enthalten, einschließlich einer Festlegung des Ausmaßes und des Umfangs der Bauabnahmebesichtigungen sowie der Festlegung von Bereichen, die während der Besichtigung(en) besondere Aufmerksamkeit erfordern, um die Übereinstimmung der Fertigung mit den verbindlichen Schiffbaunormen zu gewährleisten.

### BERÜCKSICHTIGUNG DES BETRIEBLICHEN ASPEKTS

#### II.13 Kontrolle und Instandhaltung

Schiffe müssen so entworfen und gebaut werden, dass Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten leicht durchzuführen sind, insbesondere muss es vermieden werden, Räume anzulegen, die zu eng sind, um angemessene Kontroll- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Bereiche, die bei Besichtigungen während der Lebensdauer des Schiffes besondere Aufmerksamkeit erfordern, müssen benannt werden. Insbesondere muss dies alle Besichtigungen und Instandhaltungsarbeiten im Betrieb berücksichtigen, die während der Festlegung der Entwurfsparameter des Schiffes zu Grunde gelegt wurden.

#### II.14 Zugänglichkeit der Struktur

Das Schiff muss so entworfen, gebaut und ausgestattet sein, dass geeignete Zugangsmöglichkeiten zu allen inneren Bauteilen geschaffen werden, um umfassende Inspektionen und detaillierte Ins-

pektionen der Einzelbauteile sowie Dickenmessungen zu ermöglichen.

### **BERÜCKSICHTIGUNG DES RECYCLING-ASPEKTS**

#### **II.15 Recycling**

Schiffe müssen so entworfen und gebaut werden, dass die Bauteile ökologisch verträglich recycelt werden können, ohne dass die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Schiffes dadurch beeinträchtigt werden.

#### **6 STUFE III – KONFORMITÄTSPRÜFUNG**

- 6.1 Die Regeln für den Entwurf und den Bau von Massengutschiffen und Öltankschiffen einer von einer Verwaltung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der SOLAS-Regel XI-1/1 anerkannten Organisation oder nationale Regeln einer Verwaltung, die als gleichwertig mit den Regeln einer nach SOLAS-Regel II-1/3-1 anerkannten Klassifikationsgesellschaft angewendet werden, müssen auf Grundlage der von der Organisation (IMO) entwickelten Richtlinien<sup>4</sup> auf deren Übereinstimmung mit den Zielen der Stufe I und den funktionalen Anforderungen der Stufe II überprüft werden. Die endgültige Entscheidung bezüglich der Konformitätsprüfung muss von dem Schiffssicherheitsausschuss der Organisation (IMO) getroffen werden, der alle Vertrags-Regierungen über die Entscheidung in Kenntnis setzen muss.
- 6.2 Der Begriff „Prüfung“ (sowie jede Ableitung vom Wort „prüfen“) bedeutet, dass die oben beschriebenen Regeln für den Entwurf und den Bau von Massengutschiffen und Öltankern mit den „Normen“ verglichen wurden und als in Übereinstimmung oder konsistent mit den Zielen und funktionalen Anforderungen befunden wurden, die in den „Normen“ wiedergegeben sind.
- 6.3 Nachdem die Regeln für den Entwurf und den Bau von Massengutschiffen und Öltankschiffen einer Verwaltung oder einer anerkannten Organisation als übereinstimmend mit den „Normen“ bestätigt wurden, bleibt diese Konformität auch bei Regeländerungen bestehen, sofern eine Überprüfung der Regeländerungen keine Abweichung offenlegt. Sofern der Schiffssicherheitsausschuss nicht anders entscheidet, gelten alle Regeländerungen, die infolge einer Konformitätsüberprüfung eingeführt werden, für Schiffe, für die der Bauvertrag an oder nach dem Datum, an dem die Regeländerung in Kraft tritt, abgeschlossen wurde.

\*\*\*

(VkBl. 2012 S. 138)

<sup>4</sup> Siehe Richtlinien zur Konformitätsprüfung der zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe, angenommen von der Organisation in der Entschließung MSC.296(87).