

Nr. 48 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1400 „Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp“**

Hamburg, den 11. Februar 2014  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1400, „Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für  
Transport und Verkehrswirtschaft  
Dienststelle Schiffssicherheit  
U. Schmidt  
Dienststellenleiter

### **RICHTLINIEN ÜBER DIE BETRIEBLICHEN INFORMATIONEN FÜR KAPITÄNE VON PASSAGIER- SCHIFFEN ZUR SICHEREN RÜCKKEHR IN DEN HAFEN MIT EIGENEM ANTRIEB ODER IM SCHLEPP**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm, bei seiner neunundachtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2011), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Stabilität, Freibord und Sicherheit von Fischereifahrzeugen bei seiner dreiundfünfzigsten Tagung, die „Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp“, wie sie in der Anlage wiedergegeben sind, an, mit dem Ziel eine zusätzliche Anleitung für eine einheitliche Umsetzung der SOLAS Regel II-1/8-1 bereitzustellen, welche voraussichtlich von MSC 90 (Mai 2012)<sup>1</sup> beschlossen wird.
- 2 Die Mitgliedsregierungen sind dazu aufgefordert die Eigner von Passagierschiffen, Betreiber und alle anderen betroffenen Parteien auf die beiliegenden Richtlinien aufmerksam zu machen.

\*\*\*

#### **ANLAGE**

### **RICHTLINIEN ÜBER DIE BETRIEBLICHEN INFORMATIONEN FÜR KAPITÄNE VON PASSAGIER- SCHIFFEN ZUR SICHEREN RÜCKKEHR IN DEN HAFEN MIT EIGENEM ANTRIEB ODER IM SCHLEPP**

#### **Allgemeines**

- 1 Stabilitätsinformationen für den Kapitän müssen von einem zugelassenen Ladungsrechner, der sich an Bord des Schiffes befindet, oder von einem landseitigen System stammen und dazu im Stande sein jederzeit Informationen bereitzustellen.
- 2 Das Ausgabeformat und die Einheiten der bereitgestellten Informationen müssen mit dem Format und den Einheiten des Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen.
- 3 Die Genauigkeit der Programme, die für ihre Stabilitätsberechnungen die Rumpfform mit ihren Unterteilungsmodellen benutzen, muss Toleranzen nach den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (MSC.1/Circ.1229) einhalten, wenn sie mit den zugelassenen Stabilitätsinformationen verglichen wird; dies gilt gleichermaßen für landseitige Systeme und Systeme an Bord.

#### **Ladungsrechner an Bord**

- 4 Es müssen mindestens zwei eigenständige Ladungsrechner, die dazu im Stande sind die Daten zu verarbeiten und die nötigen Informationen bereitzustellen, installiert sein.

<sup>1</sup> Der Änderungsentwurf zu SOLAS Regel II-1/8-1 wurde von MSC 89 beschlossen und befindet sich im Bericht des Ausschusses (MSC 89/25/Zus.1, Anlage 17). Eigner von Passagierschiffen, Kapitäne, Betreiber und alle anderen betroffenen Parteien müssen sich vorab auf den Beschluss des Änderungsentwurfs zu Regel II-1/8-1 vorbereiten.

- 5 Ladungsrechner an Bord müssen jeweils mit der Haupt- und Notschalttafel an eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) angeschlossen sein.
- 6 Die Leistung muss innerhalb der Toleranzen liegen, die in den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (MSC.1/Circ. 1229) festgelegt sind.
- 7 Angaben zum Ladezustand des Schiffes bei jeder Abfahrt müssen in den Ladungsrechner eingegeben werden, um die Vertrautheit mit dem Betrieb des Systems zu fördern und Zeit bei der Dateneingabe im Falle eines Unfalls zu sparen.
- 8 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen ein Sachverständnis über den Betrieb des Ladungsrechners haben und dazu im Stande sein die Datenausgabe auszuwerten, um die benötigten Informationen bereitzustellen.
- 9 Ein Betriebshandbuch muss für die Ladungsrechnersoftware bereitgestellt werden. Das Handbuch muss in einer Sprache gedruckt sein, die die Betreiber vollständig beherrschen.

#### **Landseitige Unterstützung**

- 10 Eigner oder Betreiber von Passagierschiffen müssen gewährleisten, dass ihre Schiffe geplanten, sofortigen Zugang zu computerisierten, landseitigen Programmen zur Berechnung der Leckstabilität und Reststrukturfestigkeit haben. Die Datenausgabe muss innerhalb der Toleranzen liegen, die in den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (MSC.1/Circ. 1229) festgelegt sind. Der Zugang zu den landseitigen Berechnungsprogrammen muss 24 Stunden am Tag verfügbar sein. Das ComputermodeLL des Schiffes und die Unterteilungsgestaltung müssen am Beginn des Vertrags eingegeben werden.
- 11 Jederzeit während der Gültigkeit der Schiffszertifikate muss es einen Vertrag für die Bereitstellung landseitiger Unterstützung geben.
- 12 Landseitige Unterstützung muss innerhalb einer Stunde betriebsbereit sein; wobei betriebsbereit bedeutet, dass eine Eingabe von Angaben zum Zustand des Schiffes weisungsgemäß möglich ist.
- 13 Landseitige Unterstützung muss mit angemessen in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit ausgebildeten Personen besetzt sein; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 14 Mindestens zwei eigenständige Computer, die dazu im Stande sind Stabilitäts- und umfassende Festigkeitsberechnungen durchzuführen, müssen jederzeit bereitstehen.
- 15 Das Schiff muss mit ausreichend betriebssicherer Ausrüstung ausgestattet sein, um die Kommunikation mit dem Anbieter der landseitigen Unterstützung für alle vorgesehenen Betriebsbereiche zu ermöglichen.

#### **Minimumstabilität und zusätzliche Informationsanforderungen**

- 16 Unter Berücksichtigung des letzten bekannten Beladungs- und gefluteten Zustands des Schiffes und unter Berücksichtigung aller Maßnahmen, die gegebenenfalls vorgeschlagen werden können, um die Überlebensfähigkeit des Schiffes zu verbessern oder

zu beeinflussen, müssen die folgenden Informationen bereitgestellt werden:

- .1 GM querschiffs;
- .2 GZ und Umfang;
- .3 Fläche unter der GZ-Kurve;
- .4 höchste und tatsächliche Werte der freien Oberflächenmomente von allen Tanks und Räumen unterhalb des Schottendecks;
- .5 Lage der Flutungspegelanzeiger innerhalb der Tanks;
- .6 Tiefgänge vorn, mittschiffs und achtern;
- .7 Winkel von Krängung und Trimm;
- .8 Die Auswirkung von Flutung und Krängungs- und Trimmwinkeln auf
  - .1 den Betrieb von wesentlicher Ausrüstung;
  - .2 Fluchtwege und Evakuierungszeiten; und
  - .3 die wirksame Verwendung der Rettungsmittel;
- .9 Profilbereiche des Schiffes jeweils über und unter der Wasserlinie und Wege ihre Mitte zu ermitteln, um die Auswirkungen von Winddruck zu schätzen;
- .10 derzeit angewendetes umfassendes Biegemoment und Scherkraft;
- .11 Kraftstoffverbrauchsdaten, die die Schätzungen des gestiegenen Widerstandes auf Grund von Flutung berücksichtigen; und
- .12 Schiffsspezifische Einzelheiten bezüglich der „Richtlinien für Lecksicherheitspläne und Unterlagen für den Kapitän“ (MSC.1/Circ.1245).

(VkBl. 2014 S. 224)