

MSC.1/Rundschreiben 1421

vom 13. Juni 2012

Richtlinien über ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner siebenundachtzigsten Tagung mit EntschlieÙung MSC.291(87) Änderungen des SOLAS-Übereinkommens angenommen.
- 2 Die durch diese Änderung eingeführte neue Regel II-1/3-11.5 ermöglicht einer Verwaltung, ein Rohöltankschiff von der Befolgung der Vorschriften zu befreien, wenn das Schiff ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb gebaut ist, die nicht zu Korrosion führen.
- 3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2012) in der Erkenntnis, dass die Notwendigkeit für Richtlinien über Ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen, besteht, einen vom Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung gemachten Vorschlag geprüft und den in der Anlage wiedergegebenen Richtlinien über Ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen, zugestimmt.
- 4 Der Zweck dieses Rundschreibens ist, den Verwaltungen eine Anleitung zur Verfügung zu stellen. Diese ist jedoch nicht dafür vorgesehen, die Verwaltungen von ihrem Recht auszuschließen, Ausnahmen vom Korrosionsschutz von Ladeöltanks von Rohöltankschiffen zu gewähren, oder Auflagen zu erteilen, wenn solche Ausnahmen nach den Vorschriften der Regel II-1/3-11.5 SOLAS gewährt werden.

Anlage**Richtlinien über ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen****1 Einleitung**

- 1.1 Die mit EntschlieÙung MSC.291(87) angenommene neue Regel II-1/3-11 SOLAS schreibt vor, dass alle Ladeöltanks von Rohöltankschiffen beim Bau mit einem Schutzanstrich versehen werden oder durch alternative Korrosionsschutzmittel oder durch korrosionsbeständige Werkstoffe geschützt werden müssen.
- 1.2 Die Verwaltung kann jedoch ein Rohölschiff von der Befolgung der Vorschrift befreien, wenn das Schiff ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und

Nr. 59 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1421 „Richtlinien über Ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen“**

Hamburg, den 03. März 2014
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1421, „Richtlinien über Ausnahmen für Rohöltankschiffe, die ausschließlich für die Beförderung von Ladungen und den Ladebetrieb eingesetzt sind, die nicht zu Korrosion führen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

den Ladebetrieb gebaut ist, die nicht zu Korrosion führen.

- 1.3 Diese Richtlinien sind für die Anwendung durch die Verwaltungen bestimmt, wenn eine derartige Ausnahme gewährt wird.

2 Korrosionsverhalten und Ursachen

- 2.1 Im Allgemeinen ist Korrosionsschutz, entweder durch Schutzanstrich oder durch andere Mittel, im oberen Teil (unter Deck) und im unteren Teil von Ladeöltanks von Rohöltankschiffen erforderlich. Das Korrosionsverhalten ist jedoch unterschiedlich.
- 2.2 Besonders zu beachten ist die Tatsache, dass, unabhängig von der Beschaffenheit der Ladung, die Unterseite gegen Lochfraßkorrosion anfällig ist, während die Unterdeckseite der korrosiven chemischen Zusammensetzung von Inertgas, d. h. Schwefelwasserstoff (H₂S), ausgesetzt ist.
- 2.3 Andere Faktoren, wie beispielsweise Öl und Temperatur im Tankinneren, sind Schlüsselfaktoren bei der Entscheidung über die Schadenanfälligkeit dieser Bereiche.

3 Kriterien für die Bestimmung von „ungefährlichem Rohöl“

Für die Bestimmung von „ungefährlichem Rohöl“ sind die folgenden Kriterien zu verwenden. Ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung solcher Öle und den Ladebetrieb gebaut ist, die nicht zu Korrosion führen, kann von den Vorschriften der Regel II-1/3-11.3 SOLAS befreit werden.

- .1 Der Schwefelwasserstoff-Gehalt (H₂S-Gehalt) der Rohöl-Schiffsladung befindet sich unterhalb der feststellbaren Nachweisgrenzen, d. h. sie enthält keine Dampfart, die sich in die Dampfphase des Ladetanks umwandelt.
- .2 Es ist ein nicht zu beheizendes Rohöl, dessen Beförderungstemperatur 25 °C nicht übersteigt.
- .3 Der Wassergehalt des Rohöls beträgt weniger als 500 ppm.
- .4 Der Salzgehalt des Rohöls beträgt nicht mehr als 25 ppm.
- .5 Die Säurezahl des Rohöls beträgt weniger als 0,05 mg KOH/g. Dieser Konzentrationsgrad ist aus einer Überprüfung von Hunderten von Rohölproben entwickelt worden, welche diese Konzentration belegen, und stellt ein Szenario des „annehmbaren schlechteren Falles“ dar, was als ein ungefährliches Rohöl, einschließlich des Alaskan North Slope Crude Oil, angesehen werden könnte.

4 Ladungsumschlag

Wenn eine Vermischung von zwei oder mehr Rohölen an Bord eines Tankschiffes vorgenommen wird, und von denen mindestens eine der Rohöl-Eigenschaften die Kriterien der oben genannten Definition für ungefährliches Rohöl erfüllt, bedeutet dieses nicht, dass die endgültige Mischung, deren Eigenschaften nicht bekannt sind, bis die Vermischung an Bord des Tankschiffes hergestellt und homogenisiert ist, als ein un-

gefährliches Rohöl an sich für die Beförderung an Bord eines Tankschiffes ohne Schutzanstrich angesehen werden kann.

5 Ausnahme-Verfahren

- 5.1 Ein Ausnahmezeugnis darf **nur** für ein Tankschiff ausgestellt werden, das für die Beförderung eines Rohöls eingesetzt wird, welches die vorstehenden Eigenschaften erfüllt, und einem bestimmten und festen Langzeit-Einsatz zugeordnet ist. Das Folgende muss von der Verwaltung vor der Ausstellung eines Ausnahmezeugnisses berücksichtigt werden:
- .1 Ein Antrag, ein Rohöltankschiff ohne beschichtete Ladungstanks zu bauen, muss von der Verwaltung in jedem Einzelfall genehmigt werden;
 - .2 der Eigner muss zur Zufriedenheit der Verwaltung nachweisen, dass das Rohöltankschiff für den Handelsverkehr mit ungefährlichem Rohöl für die gewerbliche Lebensdauer des Tankschiffes speziell gebaut ist;
 - .3 eine Genehmigung für die Ausnahme ist von der Verwaltung vor Unterzeichnung des Bauvertrages mit der Schiffswerft einzuholen und der anerkannten Organisation vorzulegen;
 - .4 die Handelsbeschränkung und das bestimmte ungefährliche Rohöl sind im Ausnahmezeugnis, das zusätzlich zum Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe oder Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ausgestellt wird, anzugeben, und
 - .5 Falls das Rohöltankschiff den Handelsverkehr mit dem genehmigten ungefährlichen Rohöl beendet, ist von der Verwaltung eine neue Genehmigung für eine Ausnahme für den Handelsverkehr mit dem alternativen ungefährlichen Rohöl einzuholen.
- 5.2 Während der nach Regel I/10 SOLAS vorgeschriebenen Besichtigungen müssen die Bedingungen, unter denen die Ausnahme gewährt wurde, überprüft werden, und während der Besichtigung der befreiten Ladetanks des Schiffes ist der Zustand der Tanks zu berücksichtigen, wenn die Fortdauer der Gültigkeit des Ausnahmezeugnisses in Betracht gezogen wird.
- 5.3 Falls das Rohöltankschiff den Handelsverkehr mit dem ungefährlichen Rohöl beendet, müssen die Ladetanks in Übereinstimmung mit Regel II-1/3-11 SOLAS gebracht werden, die mit Entschließung MSC.291(87) in der jeweils geltenden Fassung angenommen wurde, um den Handelsverkehr mit der Beförderung nicht-ungefährlichen Rohöls fortsetzen zu können.

(VkBl. 2014 S. 254)