

Nr. 62 **Bekanntmachung des Rundschreibens
des Schiffssicherheitsausschusses
MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben
1425 „Einheitliche Interpretation
zu den Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4
SOLAS“**

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

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr
wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-
ausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1425,
„Einheitliche Interpretation zu den Regeln II-1/29.3 und

II-1/29.4 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1425
vom 13. Juni 2012

**Einheitliche Interpretation zu den Regeln II-1/29.3
und II-1/29.4 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2012) in der Absicht, eine einheitliche Verfahrensweise gegenüber der Anwendung der Vorschriften der Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 SOLAS sicherzustellen und in Anlehnung an eine vom Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner sechsfundfingsten Tagung gemachten Empfehlung, der beigefügten einheitlichen Interpretation betreffend die Ruderanlagen-Erprobung zugestimmt.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügte Interpretation vom 21. Mai 2012 zu benutzen, wenn die maßgeblichen Vorschriften der Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 SOLAS angewendet werden, und diese allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

**Einheitliche Interpretation betreffend
Ruderanlagenversuche mit dem Schiff nicht bei
größtem Betriebstiefgang (Regeln II-1/29.3 und II-
1/29.4 SOLAS)**

Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 SOLAS

- 1 Damit Schiffe die in den Regeln II-1/29.3.2 und II-1/29.4.2 SOLAS festgelegten Leistungsanforderungen erfüllen, müssen sie Ruderanlagen haben, die diese Leistungsanforderungen einhalten können, wenn sie ihren größten Betriebstiefgang haben. Um diese Leistungsfähigkeit nachzuweisen, können die Versuche entsprechend Absatz 6.1.5.1 der ISO 19019:2005 (Sea-going vessels and marine technology – Instructions for planning, carrying out and reporting sea trials)¹ durchgeführt werden.
- 2 Wenn Versuche mit Schiffen nicht bei größtem Betriebstiefgang durchgeführt werden, kann bei allen Versuchen der Beladungszustand unter den Bedingungen anerkannt werden, dass entsprechend den Anforderungen der Verwaltung oder anerkannten Organisation entweder das Ruder vollständig einge-

taucht ist (keine Geschwindigkeit an der Wasserlinie) und sich das Schiff in einem vertretbaren Trimmzustand befindet oder die Ruderbelastung und das Drehmoment beim Versuchs-Beladungszustand zuverlässig vorausgesagt und auf den Zustand vollständiger Beladung hochgerechnet worden sind.

- 3 Auf jeden Fall gilt für den Haupttruderanlagen-Versuch die Geschwindigkeit des Schiffes, die der maximalen konstanten Drehzahl der Hauptmaschine und der maximalen Entwurfssteigung entspricht.

(VkBl. 2014 S. 257)

¹ DIN EN ISO 19019:2005-07 (D) – Seeschiffe und Meerestechnik – Anleitung zur Planung, Durchführung und Protokollierung von Seeversuchen (ISO 19019:2005); Deutsche Fassung EN ISO 19019:2005