

**Nr. 75 Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1170, Anwendung der Regel II-2/15 SOLAS bei Einrichtungen für Schmieröl und sonstige entzündbare Öle auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind**

Hamburg, den 07. März 2011  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC/Rundschreiben 1170, Anwendung der Regel II-2/15 SOLAS bei Einrichtungen für Schmieröl und sonstige entzündbare Öle auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport  
und Verkehrswirtschaft  
Dienststelle Schiffssicherheit  
U. Schmidt  
Dienststellenleiter

**MSC/Rundschreiben 1170**  
vom 15. Juni 2005

**ANWENDUNG DER REGEL II-2/15 SOLAS BEI EINRICHTUNGEN FÜR SCHMIERÖL UND SONSTIGE ENTZÜNDBARE ÖLE AUF SCHIFFEN, DIE VOR DEM 1. JULI 1998 GEBAUT WORDEN SIND**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner achtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2005) daran erinnert, dass er auf seiner dreiundsechzigsten Tagung mit Entschliebung MSC.31(63) Änderungen der Regel II-2/15 SOLAS, die zusätzliche Anforderungen an Einrichtungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle vorschreiben sowie deren Anwendung, angenommen hatte. Die Änderungen traten am 1. Juli 1998 in Kraft.
- 2 Die Änderungen der Regel II-2/15 SOLAS, insbesondere die Vorschriften für Brennstoffsysteme, fanden auf alle vor, am oder nach dem 1. Juli 1998 gebauten Schiffe Anwendung, weil die vorstehenden Änderungen dieses so vorgeschrieben haben. Der Schiffssicherheitsausschuss ist jedoch übereingekommen, dass die Änderungen der Regeln II-2/15.3 und II-2/15.4 nicht zur Anwendung auf vorhandene, vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe vorgesehen waren. Der Schiffssicherheitsausschuss hat deshalb klargestellt, dass die Absätze 3 und 4 der Regel II-2/15 SOLAS im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 2.10 und 2.11 der Regel II-2/15 SOLAS nur auf Schiffe anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind.
- 3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat unter Beachtung, dass eine Änderung der Regel II-2/15 SOLAS vom Unterausschuss „Feuerschutz“ mit dem Ziel der Klarstellung der Anwendung der vorstehenden Vor-

schriften beraten worden war, den beigefügten Entwurf von Änderungen mit der Absicht einer nachfolgenden Annahme während MSC 81 genehmigt.

- 4 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die vorstehenden Ausführungen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

**ANLAGE**

**ENTWURF VON ÄNDERUNGEN DER  
REGEL II-2/15 SOLAS**

**Kapitel II-2  
Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und  
Feuerlöschung**

**Regel II-2/15 – Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle**

Eine Änderung Nr. 1 zu Regel II-2/15, die mit Entschliebung MSC.31(63) Anlage 2 angenommen wurde, wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „1 Der Wortlaut nach der Überschrift wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„(Die Absätze 2.9 bis 2.12 dieser Regel finden auf am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaute Schiffe Anwendung; allerdings finden die Bezugnahmen auf die Absätze 2.10 und 2.11 in den Absätzen 3 und 4 auf Schiffe Anwendung, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind)“.

(VkBli. 2011 S. 242)

**Nr. 76 Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1203, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu dem im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren**

Hamburg, den 07. März 2011  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC/Rundschreiben 1203, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu dem im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport  
und Verkehrswirtschaft  
Dienststelle Schiffssicherheit  
U. Schmidt  
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1203  
vom 26. Mai 2006

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM  
KAPITEL II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR  
BRANDPRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGE-  
FÜHRTEN BRANDPRÜFVERFAHREN**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundachtzigsten Tagung (10. bis 19. Mai 2006) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner fünfzigsten Tagung (9. bis 13. Januar 2006) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu den im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren im Hinblick auf die Angabe einer genaueren Auslegung für unbestimmte Ausdrücke, die entsprechend den IMO-Regelwerken unterschiedlich interpretiert werden können, angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS und der im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 19. Mai 2006 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

**ANLAGE**

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM KAPITEL  
II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR BRAND-  
PRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGEFÜHRTEN  
BRANDPRÜFVERFAHREN**

**Regel II-2/3.34 – Begriffsbestimmung für „Ölaufbereitungsanlage“**

„Ölaufbereitungsanlage“ umfasst jede Einrichtung für die Aufbereitung von flüssigem Brennstoff und dessen Zuführung, erwärmt oder nicht erwärmt, zu Kesseln (einschließlich Inertgas-Generatoren) und Maschinen (einschließlich Gasturbinen) bei einem Druck von mehr als 0,18 N/mm<sup>2</sup>. Brennstoff-Förderpumpen gelten nicht als Ölaufbereitungsanlagen.

**Regel II-2/9.2.4.2.5 – Schutz vor dem Ladungsbereich**

Bei den Teilbereichen (der Aufbauten oder Deckshäuser), die dem Ladungsbereich zugekehrt sind, muss die Isolierung der Klasse A-60 bis zur Unterseite des Kommandobrückendecks hochgezogen sein.

**Regel II-2/9.3.1 – Durchführungen durch feuerwiderstandsfähige Trennflächen und Verhinderung der Wärmeübertragung**

Dieser Absatz ist auf alle Durchführungen in äußeren Begrenzungen von Aufbauten und Deckshäusern, die nach Regel II-2/9.2.4.2.5 SOLAS entsprechend der Klasse A-60 isoliert sein müssen, anzuwenden.

**Regel II-2/10.7.1.4 – Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme für normale Ladung**

- 1 Nichtbrennbare Ladungen wie beispielsweise die in Absatz 1 Anlage 2 des FTP-Codes aufgeführten

Werkstoffe brauchen nicht in dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis erwähnt zu werden.

- 2 Die Eignungsbescheinigung entsprechend Regel II-2/19 darf nicht mehr Ladungen genehmigen als in der dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis beigefügten Ladungsliste angegeben.

**Regel II-2/19.3.2 – Zündquellen**

- 1 Es wird auf die Norm IEC 60092-506 – Electrical installations in ships – Special features – Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk (Elektrische Anlagen auf Schiffen – Besondere Merkmale – Schiffe für den Transport von bestimmten gefährlichen Gütern und Produkten, die nur als Massengut gefährlich sind) – verwiesen.
- 2 Bei Rohrleitungen mit offenen Enden (z. B. Lüftungs- und Lenzrohre u. s. w.) in einem gefährlichen Bereich ist die Rohrleitung selbst als „gefährlicher Bereich“ einzustufen (Siehe IEC 60092-506 Tabelle B1 Punkt B).
- 3 Geschlossene Räume (z. B. Rohrtunnel, Lenzpumpenräume u. s. w.), die solche Rohrleitungen mit Einrichtungen wie Flansche, Ventile, Pumpen u. s. w. enthalten, sind als ein erweiterter gefährlicher Bereich anzusehen, sofern sie nicht mit Überdruck entsprechend IEC 60092-506 Abschnitt 7 versehen sind.

**Entschließung A.754(18) – Feuerwiderstandsfähige Fenster auf Tankschiffen**

Fenster, die im Frontschott eines Unterkunftsblocks auf Tankschiffen eingebaut sind, müssen dem Prototyp, der einem Normal-Brandversuch nach Klasse A mit seiner dem Feuer ausgesetzten Außenseite unterzogen worden ist (d. h. die Seite, die nach dem Einbau an Bord dem Wetter ausgesetzt ist), entsprechen. Die Isolierung des Schottes, die zusammen mit dem Fenster-Probekörper verwendet wird, ist auf der dem Feuer nicht zugewandten Seite des Bauteilkerns anzubringen.

(VkB1. 2011 S. 242)

**Nr. 77 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1239 einschließlich MSC.1/Rundschreibens 1239 Corr.1, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS**

Hamburg, den 07. März 2011  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-