

Nr. 73 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1555, „Einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 12. April 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1555,

„Einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Dienststelle Schiffssicherheit
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1555
vom 25. November 2016

Einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner siebenundneunzigsten Tagung (21. bis 25. November 2016), mit dem Ziel eine genauere Anleitung zur Begriffsbestimmung von Fahrzeugtransportschiff; geeignete Anschlüsse für die Zufuhr von Inertgas zu Doppelhüllenräumen; Belüftung, die durch Klimageräte und Umluftgeräte geliefert wird; die Brandwiderstandsfähigkeit von Schotten zwischen der Brücke und einer Toilette innerhalb der Brücke; die angemessene Anzahl von Reserveflaschen für Atemschutzgeräte, die im Zusammenhang mit Übungen vorgehalten werden müssen; und Zündquellen an Bord von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, bereitzustellen, einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS angenommen, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen auf seiner dritten Tagung (14. bis 18. März 2016) vorbereitet wurden, wie sie in der Anlage aufgeführt sind.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten einheitlichen Interpretationen als Anleitung zu verwenden, wenn sie die Regeln II-2/3 bis II-2/5, II-2/7, II-2/9, II-2/15, II-2/19 und II-2/20-1 SOLAS anwenden, und die einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS

Regeln II-2/3.56 und II-2/20-1 SOLAS, in der durch Entschließung MSC.365(93) geänderten Fassung

Begriffsbestimmung von Fahrzeugtransportschiff

Die Begriffsbestimmung von Fahrzeugtransportschiff in Regel II-2/3.56 SOLAS ist bestimmt für reine Transportschiffe für Personenkraftwagen und Lastkraftwagen und muss andere Arten von Ro-Ro-Frachtschiffen und Container/Ro-Ro-Schiffen ausschließen, selbst wenn sie leere Personenkraftwagen und Lastkraftwagen als Ladung befördern.

Regel II-2/4.5.5.1 SOLAS, in der durch Entschließung MSC.365(93) geänderten Fassung

Zufuhr von Inertgas zu Doppelhüllenräumen

Doppelhüllenräume, die mit geeigneten Anschlüssen für die Zufuhr von Inertgas gemäß Regel II-2/4.5.5.1.4.1 SOLAS ausgerüstet sein müssen, sind alle Ballasttanks und Leerräume von Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen, die an Ladetanks angrenzen, einschließlich des Vorpiektanks und aller anderen Tanks und Räume unter dem Schottendeck, die an Ladetanks angrenzen, außer Lade-pumpenräume und Ballastpumpenräume.

Regeln II-2/5.2.1.2, II-2/5.2.1.3 und II-2/7.9.3 SOLAS

Belüftung durch Klimageräte (Fan coil units) und Umluftgeräte

Der Lüfter in einem Temperatur-Steuergerät einer Heizungs-, Lüftungs- und Klimatisierungsanlage (HVAC) oder ein Umwälzlüfter innerhalb eines kleinen Raumes bzw. einer Schalttafel wird nicht als ein Lüfter angesehen, wie er in den Regeln II-2/5.2.1.2, II-2/5.2.1.3 und II-2/7.9.3 SOLAS behandelt wird.

Er wird nicht als Lüfter nach den vorstehenden Regeln anerkannt, falls er nicht zur Zufuhr von Außenluft zu einem Raum in der Lage ist oder wenn die kraftbetriebene Lüftung abgeschaltet ist (z. B. kleine Geräte zur Umwälzung der Luft in einer Kabine).

Daher dürfen solche Lüfter bei der Anwendung der Regeln II-2/5.2.1.2 oder II-2/5.2.1.3 SOLAS nicht von einer leicht zugänglichen Position (oder einer sicheren Position) gestoppt werden können. Die Lüfter von Fahrgastschiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, brauchen bei der Anwendung der Regel II-2/7.9.3 SOLAS nicht von einer ständig besetzten Kontrollstation überwacht zu werden.

Regel II-2/9 SOLAS

Schott zwischen der Brücke und einer Toilette innerhalb der Brücke

Ein Schott, das die Brücke und die Toilette, die vollständig innerhalb der Brücke eingebaut ist, trennt, benötigt keine Feuerwiderstandsklasse.

Regel II-2/15.2.2.6 SOLAS, wie durch Entschließung MSC.338(91) eingeführt

Geeignete Anzahl von Reserveluftflaschen, die im Zusammenhang mit Übungen vorgehalten werden muss

- 1 „Eine geeignete Anzahl von Reserveflaschen“, die als Ersatz für die für Brandschutzübungen verwendeten Flaschen an Bord mitgeführt werden muss, muss mindestens ein „Satz Flaschen“ für jedes gesetzlich vorgeschriebene Atemschutzgerät sein, es sei denn, zusätzliche Reserveflaschen werden vom System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an Bord (SMS) vorgeschrieben.
- 2 „Satz Flaschen“ bedeutet die Anzahl von Flaschen, die benötigt wird, um mit dem Atemschutzgerät zu arbeiten.
- 3 Es sind keine zusätzlichen Flaschen für Brandschutzübungen für Atemschutzgeräte-Sätze vorgeschrieben,

die von Regel II-2/19 SOLAS, dem IMSBC-Code, dem IBC-Code oder dem IGC-Code vorgeschrieben sind.

Regel II-2/19.3.2 SOLAS

Zertifizierte explosionsgeschützte elektrische Geräte für Schiffe, die gefährliche Güter befördern

- 1 Es wird verwiesen auf die Norm IEC 60092-506:2003 standard, Electrical installations in ships – Part 506: Special features – Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk.
- 2 Für Rohre mit offenen Enden (z. B. Lüftungs- und Bilgenrohre) in einem gefährdeten Bereich muss das Rohr selbst als gefährdeter Bereich klassifiziert sein (siehe IEC 60092-506:2003 table B1, item B).
- 3 Bei der Beförderung von entzündlichen Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von weniger als 23 °C als Brandklasse 3, Brandklasse 6.1 oder Brandklasse 8 in Laderäumen, bilden die Bilgenrohre mit Flanschen, die Ventile, die Pumpen, usw. eine Freisetzungsquelle und die umschließenden Räume (z. B. Rohrtunnel, Bilgepumpenräume) müssen als ein erweiterter gefährdeter Bereich klassifiziert werden (vergleichbar mit Zone 2), es sei denn, diese Räume werden kontinuierlich mechanisch belüftet mit einer Leistungsfähigkeit für mindestens sechs Luftwechsel pro Stunde. Außer wenn der Raum mit einer redundanten mechanischen Lüftung geschützt ist, die selbsttätig starten kann, müssen Geräte, die nicht für Zone 2 zertifiziert sind, bei Ausfall der Lüftung selbsttätig getrennt werden, wohingegen unverzichtbare Systeme, wie Bilge- und Ballastsysteme für Zone 2 zertifiziert sein müssen. Wird redundante mechanische Lüftung eingesetzt, so müssen Geräte und unverzichtbare Systeme, die nicht für Zone 2 zertifiziert sind, verriegelt werden, um einen unbeabsichtigten Betrieb zu verhindern, falls die Lüftung nicht betriebsbereit ist. Bei Ausfall müssen akustische und sichtbare Alarmer auf einer besetzten Station vorhanden sein.

(VkBl. 2017 S. 507)