

Nr. 259 **Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1197 „Änderungen zu den einheitlichen Interpretationen zu den Kapiteln II-1 und X II SOLAS (Angenommen mit MSC/Rundschreiben 1176)“**

Hamburg, den 29. November 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1197, „Änderungen zu den einheitlichen Interpretation zu den Kapiteln II-1 und X II SOLAS (Angenommen mit MSC/Rundschreiben 1176)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1197
vom 6. Juni 2006

**ÄNDERUNGEN ZU DEN EINHEITLICHEN
INTERPRETATION ZU DEN
KAPITELN II-1 UND XII SOLAS
(ANGENOMMEN MIT MSC/RUNDSCHREIBEN 1176)**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner achtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2005) im Hinblick auf eine Sicherstellung einer einheitlichen Vorgehensweise bei der Anwendung der Vorschriften der Kapitel II-1 und XII SOLAS die einheitlichen Interpretationen zu den Vorschriften der Kapitel II-1 und XII SOLAS und zu den technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungszwecken (MSC/Rundschreiben 1176) angenommen, dabei ist er der vom Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner achtundvierzigsten Tagung abgegebenen Empfehlungen gefolgt.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundachtzigsten Tagung (10. bis 19. Mai 2006) die in der Anlage wiedergegebenen Änderungen zu den vorstehend genannten einheitlichen Interpretationen angenommen, dabei ist er den vom Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner neunundvierzigsten Tagung abgegebenen Empfehlungen gefolgt.
- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der beigefügten Änderungen zu den im MSC/Rundschreiben 1176 enthaltenen Interpretationen zu entsprechenden Vorschriften der Kapitel II-1 und XII SOLAS zu richten, und diese Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**ÄNDERUNGEN ZU DEN EINHEITLICHEN
INTERPRETATIONEN ZU DEN
KAPITELN II-1 UND XII SOLAS
(ANGENOMMEN MIT MSC/RUNDSCHREIBEN 1176)**

1.1 Regel II-1/3-6 SOLAS - Abschnitt 1

Technischer Hintergrund

1 Der letzte Satz des technischen Hintergrundes wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Regel II-1/3-6 SOLAS ist auf eine neue, speziell gebaute FPSO-Einheit oder ein neues, speziell gebautes FSO-Schiff anwendbar, wenn sie dem Zweck der Richtlinien des erweiterten Untersuchungsprogramms unterliegen (Entschließung A.744(18) in der jeweils geltenden Fassung). Unter Berücksichtigung dessen, dass die Grundsätze der Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungs Zwecken (Entschließung MSC.158(78)) zulassen, dass die dauerhaften Zugangsmöglichkeiten im Entwurfsstadium berücksichtigt und vorgesehen werden, können sie demzufolge im größtmöglichen Umfang als ein integraler Bestandteil der Baukonstruktion ausgeführt werden; Regel II-1/3-6 SOLAS wird nicht als anwendbar angesehen, wenn ein vorhandenes Tankschiff in eine FPSO-Einheit oder ein FSO-Schiff umgebaut worden ist.“

Anmerkung:

FPSO-Einheit = Floating Production Storage and Offloading Unit
FSO-Schiff = Floating Storage and Offloading-Vessel

1.5 Regel II-1/3-6 SOLAS – Absatz 3.2

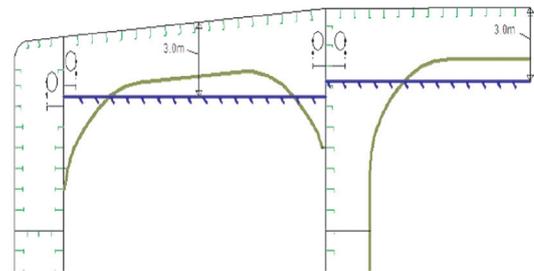
Interpretation

2 Am Ende des bisherigen Wortlautes der Interpretation wird folgender Wortlaut angefügt:

„Ist Floßbenutzung im „Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden“ als das Mittel angegeben, um einen bequemen Zugang zur Unterdeckkonstruktion zu erhalten, umfasst der Ausdruck „ähnliche Einbauten“ nach dieser Regel innen liegende Bauteile (z. B. Rahmenspannten mit einer Höhe von mehr als 1,5 m), welche die Fähigkeit einschränken, in gerader Richtung die nächste Zugangsleiter und Zugangsluke zum Deck mit dem Floß zu erreichen (beim höchsten erforderlichen Wasserstand für das Erreichen der Unterdeckkonstruktion mit dem Floß). Wenn Flöße oder Boote allein als alternative Zugangsmöglichkeit nach den in der Entschließung A.744(18) angegebenen Vorschriften zulässig sind, müssen dauerhafte Zugangsmöglichkeiten vorgesehen sein, um einen sicheren Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Dieses bedeutet:

- .1 Unmittelbarer Zugang vom Deck aus über eine senkrecht verlaufende Leiter und kleine Plattformen, die etwa 2 m unterhalb des Decks in jeder Abteilung angebracht sind, oder
- .2 Zugang zum Deck von einer längs verlaufenden dauerhaften Plattform aus, die Leitern zum Deck an jedem Ende des Tanks hat. Die Plattform ist über die gesamte Länge des Tanks in einer Höhe des erforderlichen höchsten Wasserstandes für das Erreichen der Unterdeck-

konstruktion mit dem Floß oder höher anzuordnen. Für diesen Zweck ist der Ullage-Raum, welcher dem höchsten Wasserstand entspricht, mit nicht mehr als 3 m von der Deckbeplattung entfernt anzunehmen, gemessen in der Mitte der Spannweite der Deckquerrahmen und der mittleren Länge des Tanks (siehe nachfolgende Abbildung). In jeder Abteilung ist eine dauerhafte Zugangsmöglichkeit von der längs verlaufenden dauerhaften Plattform zu dem vorstehend angegebenen Wasserstand anzubringen (z. B. dauerhafte Sprossen auf einem der Deckrahmenspannten innerhalb der längs verlaufenden dauerhaften Plattform).“



**3.2 Regel II-1/26.11 SOLAS, Maschinenanlagen –
Betriebstank-Einrichtungen**

Anwendungsbeispiele für die gebräuchlichsten Systeme

3 Die bisherigen Überschriften 1 und 1.1 werden durch die folgenden Überschriften ersetzt:

„1 Beispiel 1

1.1 Anforderungen gemäß SOLAS – Mit Schweröl (HFO) betriebene Hauptmaschinen, Hilfsmaschinen und Kessel (Ein-Brennstoff-Schiff)“

4 Am Ende der bisherigen Interpretation wird der folgende neue Abschnitt 2 angefügt:

„2 Beispiel 2

2.1 Anforderungen gemäß SOLAS – Mit Schweröl (HFO) betriebene Hauptmaschinen und Hilfskessel und mit Marinediesöl (MDO) betriebene Hilfsmaschinen

HFO*- Betriebstank Füllmenge für mindestens 8 h Hauptmaschine + Hilfskessel	HFO*- Betriebstank Füllmenge für mindestens 8 h Hauptmaschine + Hilfskessel	MDO*- Betriebstank Füllmenge für mindestens 8 h Hilfsmaschinen	MDO*- Betriebstank Füllmenge für mindestens 8 h Hilfsmaschinen
--	--	--	--

* HFO= Heavy Fuel Oil = Schweröl
MDO= Marine Diesel Oil = Marinediesöl

2.2 Gleichwertige Einrichtungen

HFO*- Betriebstank Füllmenge für mindestens 8 h Hauptmaschine + Hilfskessel	MDO*-Betriebstank Füllmenge für minde- stens den höchsten Wert: 4 h Hauptmaschine + Hilfsmaschinen + Hilfskessel oder 8 h Hilfsmaschinen + Hilfskessel	MDO*-Betriebstank Füllmenge für minde- stens den höchsten Wert: 4 h Hauptmaschine + Hilfsmaschinen + Hilfskessel oder 8 h Hilfsmaschinen + Hilfskessel
--	--	--

* HFO= Heavy Fuel Oil = Schweröl
MDO= Marine Diesel Oil = Marinediesöl

Die Einrichtungen nach den Absätzen 1.1 und 1.2 sind unter der Voraussetzung anzuwenden, dass die Antriebssysteme und die betriebswichtigen Systeme, die zwei Brennstoffarten verwenden, eine schnelle Brennstoffumstellung unterstützen und bei allen normalen Betriebszuständen auf See mit beiden Brennstoffarten (Marinediesöl (MDO) und Schweröl (HFO)) betrieben werden können.“

5.3 Regel II-1/41.4 SOLAS – Verbindungseinrichtungen, durch welche die Hauptsammelschienen der Hauptstromquelle normalerweise verbunden sind

- 5 In der Überschrift des Abschnitts wird die Angabe „II-1/41.4“ durch die Angabe „II-1/41.5.1.3“ ersetzt.

Interpretation

- 6 In Unterabsatz .1 der bisherigen Interpretation wird das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

10.4 Leistungsanforderungen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen

Absatz 3.3.7

Interpretation

- 7 Der bisherige Wortlaut der Interpretation wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die Fehlerüberwachung muss alle mit dem System zusammenhängenden Fehlfunktionen erfassen; diese umfassen einen unterbrochenen Stromkreis und Kurzschluss sowie Regelungselemente, die den Ausfall der Stromversorgung und Ausfall des Hauptprozessors für ein computergestütztes Alarm/Überwachungssystem usw. umfassen würden.“

(VkBl. 2011 S. 1007)