



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC)

Entscheidung A.1140(31)

Verkehrsblatt – Dokument Nr. B 8153

Verkehrsblatt

Entschließung A.1140(31) Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC)

Hiermit wird die Entschließung A.1140(31) Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC), deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Frühere Entschlüsse werden durch den aktuellen Beschluss aufgehoben.

Bonn, den 30.11.2021
62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Anneliese Jost

Quelle:

VkBl 2021, S. 1180

Gültiger Stand: November 2021

Sonderdruck des **VERKEHRSBLATT** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland

Der Verkehrsblatt-Verlag veröffentlicht im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) alle amtlichen Bekanntmachungen für das gesamte Verkehrswesen einschließlich der Gesetze und Verordnungen sowie

durch Erlass für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland eingeführten Richtlinien, Techn. Bestimmungen, Vorschriften im Verkehrsblatt als Sonderdrucke (Dokumente, Sammlungen, Formulare) des **VERKEHRSBLATT** (Amtsblatt).

Verkehrsblatt – Verlag Borgmann GmbH & Co KG

Schleefstraße 14 • D-44287 Dortmund • Tel. (0231) 12 80 47 • FAX (0231) 12 56 40

e-mail: info@verkehrsblatt.de • Internet: www.verkehrsblatt.de

Herstellung: Löer-Druck GmbH, Schleefstraße 14, D-44287 Dortmund

Verkehrsblatt - Dokument Nr. **B 8153** - Vers. 11/21

EntschlieÙung A.1140(31) Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC)

Die Versammlung –

in Anbetracht des Artikels 15 Buchstabe j des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation hinsichtlich der Aufgaben der Versammlung in Bezug auf Vorschriften und Richtlinien für die Sicherheit auf See und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;

sowie in Anbetracht der Annahme

- a) des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 durch die Internationale Konferenz über ein harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung von 1988, mit denen unter anderem das harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung in das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und in das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 aufgenommen wurde;
- b) von Änderungen zur Aufnahme des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung in das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL) durch EntschlieÙung MEPC.39(29);
- c) von Änderungen zur Aufnahme des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung in Anlage VI von MARPOL durch EntschlieÙung MEPC.132(53);
- d) des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen, welches das harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung umfasste, durch die Internationale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen;
- e) von Änderungen durch die nachstehenden EntschlieÙungen zur Aufnahme des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung in:
 - i) den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) (EntschlieÙungen MEPC.40(29) und MSC.16(58));
 - ii) den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) (EntschlieÙung MSC.17(58));
 - iii) den Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BCH-Code) (EntschlieÙungen MEPC.41(29) und MSC.18(58));

ferner in Anbetracht der EntschlieÙung A.1120(30), mit der die Versammlung nach der aufeinanderfolgenden Aufhebung der EntschlieÙungen A.1104(29), A.1076(28), A.1020(26), A.997(25), A.948(23) und A.746(18) die Leitlinien von 2017 für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) (im Folgenden als „Besichtigungsleitlinien“ bezeichnet) angenommen hat, welche die mit den EntschlieÙungen A.560(14), MEPC.11(18) und MEPC.25(23) angenommenen Leitlinien ersetzen;

A.1140(31)

in Anerkennung der Notwendigkeit einer weiteren Überarbeitung der Besichtigungsleitlinien zur Berücksichtigung der Änderungen der oben genannten IMO-Regelwerke, die seit Annahme der EntschlieÙung A.1120(30) in Kraft getreten sind;

nach Prüfung der vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner vierundsiebzigsten Tagung und vom Schiffssicherheitsausschuss auf seiner einhundertersten Tagung abgegebenen Empfehlungen –

- 1 beschließt die Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC), deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
- 2 fordert die Regierungen, die nach den einschlägigen IMO-Regelwerken vorgeschriebene Besichtigungen durchführen, auf, die Bestimmungen der als Anlage beigefügten Besichtigungsleitlinien anzuwenden;
- 3 ersucht den Schiffssicherheitsausschuss und den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, die Besichtigungsleitlinien regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern;
- 4 hebt EntschlieÙung A.1120(30) auf.

Anlage

Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC)

(In diesen Leitlinien sind einschlägige verbindliche IMO-Regelwerke und Änderungen derselben berücksichtigt, die bis zum 31. Dezember 2019 in Kraft getreten sind.)

Inhaltsverzeichnis

Allgemeines

- | | | |
|------|------|--|
| | 1 | Einleitung |
| | 2 | Arten von Besichtigungen |
| | 3 | Anwendung und Aufbau der Leitlinien |
| | 4 | Beschreibung der verschiedenen Arten von Besichtigungen |
| (I) | 4.1 | Erstmalige Besichtigungen |
| (A) | 4.2 | Jährliche Besichtigungen |
| (In) | 4.3 | Zwischenbesichtigungen |
| (P) | 4.4 | Regelmäßige Besichtigungen |
| (R) | 4.5 | Erneuerungsbesichtigungen |
| (B) | 4.6 | Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen |
| (Ad) | 4.7 | Zusätzliche Besichtigungen |
| | 4.8 | Abschluss der Besichtigungen |
| | 5 | Erläuterung der Begriffe und Bedingungen |
| | 5.1 | Begriffsbestimmung für „zugehörige Gegenstände“ |
| | 5.2 | Verlängerung der Geltungsdauer eines für weniger als fünf Jahre ausgestellten Zeugnisses auf fünf Jahre |
| | 5.3 | Verlängerung des Zeitraums zwischen Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens |
| | 5.4 | Begriffsbestimmung für „Reise von kurzer Dauer“ |
| | 5.5 | Anwendbarkeit „besonderer Umstände“ |
| | 5.6 | Erneuerung der Gültigkeit von Zeugnissen |
| | 5.7 | Bedeutung des Begriffs „Fünfjahreszeitraum“ |
| | 5.8 | Besichtigungen, die nach dem Wechsel eines Schiffes unter die Flagge eines anderen Staates vorgeschrieben sind |
| | 5.9 | Empfohlene Bedingungen für die Verlängerung der Geltungsdauer eines Zeugnisses |
| | 5.10 | Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens eines Fahrgastschiffes |
| | 5.11 | Besichtigung der Funkanlagen |
| | 5.12 | Besichtigung des automatischen Schiffsidifizierungssystems (AIS) |
| | 5.13 | Besichtigungen für Schiffe, die für den Einsatz in Polargewässern vorgesehen sind |

Anlage 1

**Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des SOLAS-
Übereinkommens von 1974 in der Fassung des Protokolls von 1988**

(E)	1	Leitlinien für die Besichtigung für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
(EI)	1.1	Erstmalige Besichtigungen
(EA)	1.2	Jährliche Besichtigungen
(EP)	1.3	Regelmäßige Besichtigungen
(ER)	1.4	Erneuerungsbesichtigungen
(C)	2	Leitlinien für die Besichtigung für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
(CI)	2.1	Erstmalige Besichtigungen
(CA)	2.2	Jährliche Besichtigungen
(CIn)	2.3	Zwischenbesichtigungen
(CR)	2.4	Erneuerungsbesichtigungen
(B)	3	Leitlinien für die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen
(R)	4	Leitlinien für die Besichtigung für das Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
(RI)	4.1	Erstmalige Besichtigungen
(RP)	4.2	Regelmäßige Besichtigungen
(RR)	4.3	Erneuerungsbesichtigungen
(P)	5	Leitlinien für die Besichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgast-schiffe
(PI)	5.1	Erstmalige Besichtigungen
(PR)	5.2	Erneuerungsbesichtigungen

Anlage 2

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Freibord-Übereinkommens von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988

(L)	1	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Freibordzeugnis oder das Internationale Freibord-Ausnahmezeugnis
(LI)	1.1	Erstmalige Besichtigungen
(LA)	1.2	Jährliche Besichtigungen
(LR)	1.3	Erneuerungsbesichtigungen

Anlage 3

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens

(O)	1	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung
(OI)	1.1	Erstmalige Besichtigungen
(OA)	1.2	Jährliche Besichtigungen
(OIn)	1.3	Zwischenbesichtigungen
(OR)	1.4	Erneuerungsbesichtigungen
(N)	2	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut
(NI)	2.1	Erstmalige Besichtigungen
(NA)	2.2	Jährliche Besichtigungen
(NIn)	2.3	Zwischenbesichtigungen
(NR)	2.4	Erneuerungsbesichtigungen
(S)	3	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser
(SI)	3.1	Erstmalige Besichtigungen
(SR)	3.2	Erneuerungsbesichtigungen
(A)	4	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe und die Technische NOx-Vorschrift
(AI)	4.1	Erstmalige Besichtigungen
(AA)	4.2	Jährliche Besichtigungen

(Aln)	4.3	Zwischenbesichtigungen
(AR)	4.4	Erneuerungsbesichtigungen

Anlage 4

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

(B)	1	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung
(BI)	1.1	Erstmalige Besichtigungen
(BA)	1.2	Jährliche Besichtigungen
(BIn)	1.3	Zwischenbesichtigungen
(BR)	1.4	Erneuerungsbesichtigungen
(BAd)	1.5	Zusätzliche Besichtigungen

Anlage 5

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen verbindlicher Codes

(D)	1	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
(DI)	1.1	Erstmalige Besichtigungen
(DA)	1.2	Jährliche Besichtigungen
(DIn)	1.3	Zwischenbesichtigungen
(DR)	1.4	Erneuerungsbesichtigungen
(G)	2	Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
(GI)	2.1	Erstmalige Besichtigungen
(GA)	2.2	Jährliche Besichtigungen
(GIn)	2.3	Zwischenbesichtigungen
(GR)	2.4	Erneuerungsbesichtigungen
(W)	3	Leitlinien für die Besichtigung für das Zeugnis für Polarschiffe, die über diejenigen für die SOLAS-Zeugnisse hinausgehen

(WI)	3.1	Erstmalige Besichtigungen
(WA)	3.2	Jährliche Besichtigungen
(WIn)	3.3	Zwischenbesichtigungen
(WP)	3.4	Regelmäßige Besichtigungen
(WR)	3.5	Erneuerungsbesichtigungen

Anhang 1 Zusammenfassung der Änderungen der verbindlichen Regelwerke, auf die sich die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung beziehen

Anhang 2 Das harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung – schematische Darstellung

Allgemeines

1 Einleitung

1.1 Diese Leitlinien ersetzen die durch EntschlieÙung A.1120(30) angenommenen Leitlinien und berücksichtigen das harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung in den folgenden Regelwerken:

- .1 Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen von 1974 oder SOLAS 74), geändert durch das Protokoll von 1988 zu dem Übereinkommen, in seiner zuletzt geänderten Fassung (SOLAS 74/88);
- .2 Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Übereinkommen von 1966 oder Freibord-Übereinkommen 66), geändert durch das Protokoll von 1988 zu dem Übereinkommen, in seiner zuletzt geänderten Fassung (Freibord-Übereinkommen 66/88);
- .3 Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, geändert durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen und weiter geändert durch das Protokoll von 1997, in seiner zuletzt geänderten Fassung (MARPOL);
- .4 Internationales Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung (Ballastwasser-Übereinkommen);
- .5 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut in seiner zuletzt geänderten Fassung (IBC-Code);
- .6 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut in seiner zuletzt geänderten Fassung (IGC-Code);
- .7 Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut in seiner zuletzt geänderten Fassung (BCH-Code);
- .8 Internationaler Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code).

1.2 Diese Leitlinien berücksichtigen Änderungen rechtsverbindlicher Regelwerke, die bis einschließlich 31. Dezember 2019 in Kraft getreten sind (siehe Anhang 1), und umfassen Folgendes:

- .1 Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (Anlage 1);
- .2 Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Freibord-Übereinkommens von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (Anlage 2);
- .3 Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens (Anlage 3);
- .4 Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Anlage 4);
- .5 Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen verbindlicher Codes (Anlage 5).

1.3 Das harmonisierte System, das in Anhang 2 schematisch dargestellt ist, sieht Folgendes vor:

- .1 einen normalen einjährigen Abstand zwischen Besichtigungen basierend auf erstmaligen, jährlichen, Zwischen-, regelmäßigen und Erneuerungsbesichtigungen, je nach Fall, außer für Anlage IV von MARPOL, die auf erstmaligen und Erneuerungsbesichtigungen basiert;
- .2 ein System, das die notwendige Flexibilität für die Durchführung jeder Besichtigung bietet, mit folgender Maßgabe:
 - .1 ein Abschluss der Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablaufdatum des vorhandenen Zeugnisses, ohne dass dieses an Geltungsdauer einbüßt;
 - .2 ein „Zeitfenster“ von sechs Monaten – von drei Monaten vor bis drei Monate nach dem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses bei jährlichen, Zwischen- und regelmäßigen Besichtigungen;
- .3 eine maximale Gültigkeitsdauer von fünf Jahren für alle Zeugnisse für Frachtschiffe;
- .4 eine maximale Gültigkeitsdauer von zwölf Monaten für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe;
- .5 ein System für eine Verlängerung von Zeugnissen, die auf drei Monate beschränkt ist, um einem Schiff die Beendigung seiner Reise zu ermöglichen, beziehungsweise auf einen Monat bei Schiffen, die für Reisen von kurzer Dauer eingesetzt werden;
- .6 sofern eine Verlängerung gewährt wird, beginnt die Geltungsdauer des neuen Zeugnisses mit dem Ablaufdatum des vorhandenen Zeugnisses vor dessen Verlängerung;
- .7 ein flexibles System für die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens unter folgenden Bedingungen:
 - .1 mindestens zwei Besichtigungen während der fünfjährigen Geltungsdauer des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
 - .2 der Zeitabstand zwischen zwei derartigen Überprüfungen soll 36 Monate nicht überschreiten;
- .8 ein Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS 74/88 als Alternative zu gesonderten Bau-Sicherheits-, Ausrüstungs-Sicherheits- und Funk-Sicherheitszeugnissen für Frachtschiffe;
- .9 ein flexibles System im Hinblick auf die Ausstellungshäufigkeit und die Geltungsdauer von Zeugnissen unter der Voraussetzung, dass die Mindestanforderungen an Besichtigungen eingehalten werden.

1.4 Bei der Umsetzung des harmonisierten Systems wurden die folgenden wesentlichen Änderungen der Besichtigungs- und Zertifizierungsvorschriften von SOLAS 74/88 berücksichtigt:

- .1 es sind keine außerplanmäßigen Überprüfungen mehr vorgesehen und jährliche Besichtigungen sind für Frachtschiffe verpflichtend;

- .2 die Zeitabstände zwischen den regelmäßigen Besichtigungen der Ausrüstung, die unter das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe fällt, betragen zwei und drei Jahre im Wechsel anstelle von zwei Jahren;
- .3 Zwischenbesichtigungen sind für alle Schiffe nach dem Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe erforderlich;
- .4 die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens ist für alle Frachtschiffe verpflichtend;
- .5 Zwischenbesichtigungen für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe werden innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten oder dritten Jahrestag der Ausstellung durchgeführt;
- .6 alle Zeugnisse für Frachtschiffe können für eine Geltungsdauer von bis zu fünf Jahren ausgestellt werden;
- .7 es ist ein Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe vorgesehen;
- .8 die Zeiträume der Verlängerungsvorschriften, mit denen einem Schiff die Beendigung seiner Reise ermöglicht wird, wurden von fünf auf drei Monate reduziert und die Verlängerung um einen Monat aufgrund einer Nachfrist ist auf Schiffe beschränkt, die für Reisen von kurzer Dauer eingesetzt werden.

1.5 In Bezug auf das Freibord-Übereinkommen 66/88 sind die wesentlichen Änderungen der Vorschriften für Besichtigungen und die Ausstellung von Zeugnissen die Einführung ähnlicher Verlängerungsvorschriften (siehe 1.4.8) sowie die Verknüpfung der Geltungsdauer des neuen Zeugnisses mit dem Ablaufdatum des vorherigen Zeugnisses (siehe 1.3.6).

1.6 In Bezug auf MARPOL, den IBC-Code, den IGC-Code und den BCH-Code sind die Hauptänderungen die Verknüpfung der Geltungsdauer des neuen Zeugnisses mit dem Ablaufdatum des vorherigen Zeugnisses (siehe 1.3.6), die Durchführung der Zwischenbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten oder dritten Jahrestag der Ausstellung sowie die Angleichung der Verlängerungsvorschriften (siehe 1.4.8).

2 Arten von Besichtigungen

Das harmonisierte System umfasst folgende Arten von Besichtigungen:

- (I) 2.1 Eine erstmalige Besichtigung ist eine vollständige Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes aller Gegenstände, die zum jeweiligen Zeugnis gehören, um sicherzustellen, dass die einschlägigen Vorschriften eingehalten werden und dass diese Gegenstände für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes zufriedenstellend sind.
- (P) 2.2 Eine regelmäßige Besichtigung ist eine Besichtigung der Gegenstände, die zum jeweiligen Zeugnis gehören, um sicherzustellen, dass sie sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.
- (R) 2.3 Eine Erneuerungsbesichtigung entspricht einer regelmäßigen Besichtigung, führt aber zudem zur Ausstellung eines neuen Zeugnisses.
- (In) 2.4 Eine Zwischenbesichtigung ist eine Besichtigung bestimmter Gegenstände, die für das jeweilige Zeugnis relevant sind, um sicherzustellen, dass sie sich in einem zu-

friedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.

- (A) 2.5 Eine jährliche Besichtigung ist eine allgemeine Besichtigung aller Gegenstände, die zum jeweiligen Zeugnis gehören, um sicherzustellen, dass diese ordnungsgemäß instandgehalten worden sind und sich weiterhin in einem zufriedenstellenden Zustand für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes befinden.
- (B) 2.6 Eine Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens umfasst eine Besichtigung des Teils des Schiffes, der sich unter Wasser befindet, und der zugehörigen Gegenstände, um sicherzustellen, dass sie sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.
- (Ad) 2.7 Eine zusätzliche Besichtigung ist je nach Sachlage eine allgemeine oder teilweise Besichtigung, die
- .1 nach einer Instandsetzung aufgrund von Untersuchungen oder nach wesentlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen durchzuführen ist; oder
 - .2 nach einer Änderung, einem Ersatz oder einer wesentlichen Instandsetzung der Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe durchzuführen ist (Regel E-1.1.5 Ballastwasser-Übereinkommen).

2.8 Liste der Arten von Besichtigungen in Übereinkünften und Codes

(I) 2.8.1 Erstmalige Besichtigungen

Regeln I/7 Buchstabe a Ziffer i und 7 Buchstabe b Ziffer i SOLAS 74/88
 Regeln I/8 Buchstabe a Ziffer i und 8 Buchstabe b Ziffer i SOLAS 74/88
 Regeln I/9 Buchstabe a Ziffer i und 9 Buchstabe b Ziffer i SOLAS 74/88
 Regeln I/10 Buchstabe a Ziffer i und 10 Buchstabe b Ziffer i SOLAS 74/88
 Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a Freibord-Übereinkommen 66/88
 Regel 6.1.1 Anlage I MARPOL
 Regel 8.1.1 Anlage II MARPOL
 Regel 4.1.1 Anlage IV MARPOL
 Regel 5.1.1 Anlage VI MARPOL
 Regel E-1.1.1 Ballastwasser-Übereinkommen
 Regel 1.5.2.1.1 IBC-Code
 Regel 1.4.2.1 IGC-Code
 Regel 1.6.2.1.1 BCH-Code

(P) 2.8.2 Regelmäßige Besichtigungen

Regeln I/8 Buchstabe a Ziffer iii und 8 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88
 Regeln I/9 Buchstabe a Ziffer iii und 9 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88

(R) 2.8.3 Erneuerungsbesichtigungen

Regeln I/7 Buchstabe a Ziffer ii und 7 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88
 Regeln I/8 Buchstabe a Ziffer ii und 8 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88
 Regeln I/9 Buchstabe a Ziffer ii und 9 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88
 Regeln I/10 Buchstabe a Ziffer ii und 10 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88
 Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b Freibord-Übereinkommen 66/88
 Regel 6.1.2 Anlage I MARPOL
 Regel 8.1.2 Anlage II MARPOL
 Regel 4.1.2 Anlage IV MARPOL
 Regel 5.1.2 Anlage VI MARPOL

Regel E-1.1.2 Ballastwasser-Übereinkommen Regel 1.5.2.1.2 IBC-Code Regel 1.4.2.2 IGC-Code Regel 1.6.2.1.2 BCH-Code

(In) 2.8.4 Zwischenbesichtigungen

Regeln I/10 Buchstabe a Ziffer iii und 10 Buchstabe b Ziffer iii SOLAS 74/88
Regel 6.1.3 Anlage I MARPOL
Regel 8.1.3 Anlage II MARPOL
Regel 5.1.3 Anlage VI MARPOL
Regel E-1.1.3 Ballastwasser-Übereinkommen
Regel 1.5.2.1.3 IBC-Code
Regel 1.4.2.3 IGC-Code
Regel 1.6.2.1.3 BCH-Code

(A) 2.8.5 Jährliche Besichtigungen

Regeln I/8 Buchstabe a Ziffer iv, 8 Buchstabe b Ziffer iii und 10 Buchstabe a Ziffer iv und 10 Buchstabe b Ziffer iv SOLAS 74/88
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Freibord-Übereinkommen 66/88
Regel 6.1.4 Anlage I MARPOL
Regel 8.1.4 Anlage II MARPOL
Regel 5.1.4 Anlage VI MARPOL
Regel E-1.1.4 Ballastwasser-Übereinkommen
Regel 1.5.2.1.4 IBC-Code
Regel 1.4.2.4 IGC-Code
Regel 1.6.2.1.4 BCH-Code

(B) 2.8.6 Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens

Regeln I/10 Buchstabe a Ziffer v und 10 Buchstabe b Ziffer v SOLAS 74/88

(Ad) 2.8.7 Zusätzliche Besichtigungen

Regeln I/7 Buchstabe a Ziffer iii und 7 Buchstabe b Ziffer iii SOLAS 74/88
Regel I/8 Buchstabe a Ziffer v SOLAS 74/88
Regel I/9 Buchstabe a Ziffer iv SOLAS 74/88
Regel I/10 Buchstabe a Ziffer vi SOLAS 74/88

Regel 6.1.5 Anlage I MARPOL
Regel 8.1.5 Anlage II MARPOL
Regel 4.1.3 Anlage IV MARPOL
Regel 5.1.5 Anlage VI MARPOL
Regel E-1.1.5 Ballastwasser-Übereinkommen
Regel 1.5.2.1.5 IBC-Code
Regel 1.4.2.5 IGC-Code
Regel 1.6.2.1.5 BCH-Code

3 Anwendung und Aufbau der Leitlinien

3.1 Diese Leitlinien stellen ein allgemeines Rahmenwerk dar, um Verwaltungen eine Grundlage für die Durchführung von Besichtigungen zu geben. Dabei ist zu beachten, dass die in den Leitlinien enthaltenen Besichtigungsvorschriften nicht zwingend für alle Arten und Größen von Schiffen gelten.

3.2 Die Leitlinien sollen die in 1.1 aufgeführten Regelwerke abdecken, sie sind gegebenenfalls aber auch auf Bohrplattformen und sonstige Plattformen anzuwenden, die unter Regel 39 der Anlage I und Regel 5 der Anlage VI von MARPOL fallen.

3.3 In Abschnitt 4 werden die verschiedenen Arten von Besichtigungen beschrieben; gemäß Inhaltsverzeichnis folgen anschließend die detaillierten Vorschriften für die verschiedenen Besichtigungen für jedes der Zeugnisse.

3.4 Die detaillierten Vorschriften für die verschiedenen Besichtigungen enthalten gegebenenfalls einen Abschnitt, der auf alle Frachtschiffe anwendbar ist, sowie einen Abschnitt, der nur für bestimmte Schiffstypen gilt.

3.5 Während Verweise auf Übereinkünfte oder Codes eingefügt wurden, wo immer dies möglich war, konnte im Allgemeinen nicht angegeben werden, wenn abweichende Vorschriften für unterschiedliche Baujahre von Schiffen bestehen. Daher soll bei der Anwendung spezifischer Vorschriften mit Bedacht vorgegangen werden, insbesondere im Falle von Änderungen, die nur für nach einem bestimmten Datum gebaute Schiffe gelten.

3.6 Für Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens gibt es, auch wenn dieser Teil der Vorschriften für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe sind, einen gesonderten Abschnitt.

3.7 Regel I/12 Ziffer v von SOLAS 74/88 sieht vor, dass ein Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe als Alternative zum Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe, Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ausgestellt werden kann. Dementsprechend sollen die Besichtigungen für die Ausstellung und Erneuerung des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe im Einklang mit den dadurch ersetzten Zeugnissen erfolgen; gleichermaßen sollen die jährlichen Besichtigungen und die Zwischenbesichtigungen den für die ersetzten Zeugnisse erforderlichen Besichtigungen entsprechen und die jeweiligen Abschnitte des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe sollen entsprechend bestätigt werden.

3.8 Links neben jedem zu besichtigenden Gegenstand befinden sich zwei eingeklammerte Buchstaben, deren erster das Zeugnis, auf das sich die Besichtigung bezieht, wie folgt angibt:

- (E) steht für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe;
- (C) steht für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe;
- (R) steht für das Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe;
- (L) steht für das Internationale Freibordzeugnis;
- (O) steht für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (N) steht für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (S) steht für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (A) steht für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (D) steht für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (G) steht für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (P) steht für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe;
- (W) steht für das Zeugnis für Polarschiffe;
- (B) steht für das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung.

Der zweite und dritte Buchstabe geben die Art der Besichtigung wie folgt an:

- (I) steht für die erstmalige Besichtigung;
- (A) steht für die jährliche Besichtigung;
- (In) steht für die Zwischenbesichtigung;
- (P) steht für die regelmäßige Besichtigung;
- (R) steht für die Erneuerungsbesichtigung;
- (B) steht für die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens;
- (Ad) steht für eine zusätzliche Besichtigung.

Dementsprechend stehen „(EI)“, „(OIn)“ und „(PR)“ beispielsweise für die erstmalige Besichtigung für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe, die Zwischenbesichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung bzw. die Erneuerungsbesichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe.

3.9 Zur Anwendung dieser Leitlinien werden die folgenden Erklärungen zu den in den Besichtigungsvorschriften verwendeten Begriffen bereitgestellt:

- .1 „Untersuchung“, mit Ausnahme der Verwendung in „Untersuchung der Pläne“ oder „Untersuchung der Ausführungen“, soll als Untersuchung der entsprechenden Teile, des Systems oder der Einrichtung mithilfe geeigneter Techniken auf das zufriedenstellende Vorhandensein, die zufriedenstellende Anordnung und den zufriedenstellenden Zustand sowie auf mögliche Anzeichen von Mängeln, Beschädigung oder Schäden verstanden werden. Der Besichtigter passt den Umfang dieser Untersuchung entsprechend der Art der durchgeführten Besichtigung (z. B. erstmalige Besichtigung, jährliche Besichtigung, Erneuerungsbesichtigung) sowie an den tatsächlichen Instandhaltungszustand des Schiffes und seiner Ausrüstung an.
- .2 „Erprobung“ soll als Funktionsprüfung des betreffenden Systems oder der betreffenden Einrichtung verstanden werden, mit der bestätigt wird, dass die Funktion und Leistung für die beabsichtigte Verwendung zufriedenstellend sind.

3.10 Die verschiedenen Begriffe und Bedingungen werden in Abschnitt 5 erläutert.

4 Beschreibung der verschiedenen Arten von Besichtigungen

(I) 4.1 Erstmalige Besichtigungen

4.1.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.1) vorgeschriebene erstmalige Besichtigung soll durchgeführt werden, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder wenn ein neues Regelwerk auf ein vorhandenes Schiff Anwendung findet und das entsprechende Zeugnis erstmalig ausgestellt wird.

4.1.2 Allgemeines

4.1.2.1 Die erstmalige Besichtigung soll eine vollständige Überprüfung, gegebenenfalls einschließlich Erprobungen, der Bauausführung, der Maschinenanlage und der Ausrüstung umfassen, um sicherzustellen, dass die für das jeweilige Zeugnis einschlägigen Vorschriften eingehalten werden und die Bauausführung, Maschinenanlage und Ausrüstung für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.

4.1.2.2 Die erstmalige Besichtigung soll Folgendes umfassen:

- .1 eine Untersuchung der Pläne, Diagramme, Spezifikationen, Berechnungen und sonstigen technischen Dokumente, um zu überprüfen, ob die Bauausführung, Maschinenanlage und Ausrüstung die für das jeweilige Zeugnis einschlägigen Vorschriften erfüllen;
- .2 eine Überprüfung der Bauausführung, Maschinenanlage und Ausrüstung um sicherzustellen, dass die Werkstoffe, Materialstärken, Bauart und Anordnungen, je nach Fall, den genehmigten Plänen, Diagrammen, Spezifikationen, Berechnungen und sonstigen technischen Dokumenten entsprechen und dass die Arbeitsausführung und der Einbau in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind;
- .3 eine Überprüfung, ob sich alle Zeugnisse, Tagebücher, Betriebshandbücher und sonstigen in den Vorschriften angegebenen Anweisungen und Unterlagen, die für das jeweilige Zeugnis von Bedeutung sind, an Bord des Schiffes befinden.

4.1.3 Untersuchung der Pläne und Ausführungen

Ein Antrag auf eine erstmalige Besichtigung soll die Pläne und Ausführungen enthalten, auf die in den Abschnitten 1, 2, 4 und 5 der Anlage 1 und in den Anlagen 2, 3, 4 und 5, soweit jeweils zutreffend, verwiesen wird, sowie:

- .1 Angaben zum Schiff;
- .2 beantragte Ausnahmegenehmigungen;
- .3 besondere Bedingungen.

(A) 4.2 Jährliche Besichtigungen

4.2.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.5) vorgeschriebene jährliche Besichtigung soll, wie in Anhang 2 grafisch dargestellt, innerhalb von drei Monaten vor oder nach jedem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses durchgeführt werden.

4.2.2 Allgemeines

4.2.2.1 Eine jährliche Besichtigung soll die Verwaltung in die Lage versetzen, zu überprüfen, ob der Zustand des Schiffes, seiner Maschinenanlage und Ausrüstung gemäß den einschlägigen Vorschriften instandgehalten wird.

4.2.2.2 Im Allgemeinen sollen jährliche Besichtigungen Folgendes umfassen:

- .1 eine Untersuchung der Zeugnisse, eine ausreichend umfangreiche Sichtkontrolle des Schiffes und seiner Ausrüstung sowie bestimmte Erprobungen zur Bestätigung dafür, dass sie ordnungsgemäß instandgehalten werden;
- .2 eine Sichtkontrolle zur Bestätigung dafür, dass keine nicht genehmigten Veränderungen an dem Schiff und seiner Ausrüstung vorgenommen wurden;
- .3 der Inhalt jeder jährlichen Besichtigung wird in den entsprechenden Leitlinien erläutert; die Gründlichkeit und Strenge der Besichtigung soll vom Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung abhängen;

- .4 sollten Zweifel an der Erhaltung des Zustands des Schiffes oder seiner Ausrüstung aufkommen, soll eine weitere Untersuchung und Erprobung durchgeführt werden, soweit dies als erforderlich erachtet wird.

4.2.3 Wurde die jährliche Besichtigung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt, soll wie in 5.6 beschrieben vorgegangen werden.

(In) 4.3 Zwischenbesichtigungen

4.3.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.4) vorgeschriebene Zwischenbesichtigung soll, wie in Anhang 2 grafisch dargestellt, innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahrestag der Ausstellung oder innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem dritten Jahrestag der Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses durchgeführt werden und eine der jährlichen Besichtigungen ersetzen.

4.3.2 Allgemeines

4.3.2.1 Bei der Zwischenbesichtigung sollen Gegenstände, die für das jeweilige Zeugnis einschlägig sind, überprüft werden, um sicherzustellen, dass sich diese in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.

4.3.2.2 Bei der Festlegung der Gegenstände des Schiffskörpers und der Maschinenanlage für eine genauere Untersuchung sollen etwaige kontinuierliche Besichtigungsregelungen, die möglicherweise von Klassifikationsgesellschaften angewendet werden, gebührend berücksichtigt werden.

4.3.2.3 Wurde die Zwischenbesichtigung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt, soll wie in 5.6 beschrieben vorgegangen werden.

(P) 4.4 Regelmäßige Besichtigungen

4.4.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.2) vorgeschriebene regelmäßige Besichtigung soll, wie in Anhang 2 grafisch dargestellt, innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahrestag der Ausstellung oder im Falle des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem dritten Jahrestag der Ausstellung durchgeführt werden und eine der jährlichen Besichtigungen ersetzen; im Falle des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe soll die Besichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach jedem Jahrestag der Ausstellung durchgeführt werden.

4.4.2 Allgemeines

4.4.2.1 Die regelmäßige Besichtigung soll eine Untersuchung, gegebenenfalls einschließlich Erprobungen, der Ausrüstung umfassen, um sicherzustellen, dass die für das jeweilige Zeugnis einschlägigen Vorschriften eingehalten werden und sich die Ausrüstung in einem zufriedenstellenden Zustand befindet und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet ist.

4.4.2.2 Die regelmäßige Besichtigung soll auch eine Überprüfung umfassen, ob sich alle Zeugnisse, Tagebücher, Betriebshandbücher und sonstigen in den Vorschriften genannten Anweisungen und Unterlagen, die für das jeweilige Zeugnis von Bedeutung sind, an Bord des Schiffes befinden.

4.4.2.3 Wurde die regelmäßige Besichtigung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt, soll wie in 5.6 beschrieben vorgegangen werden.

(R) 4.5 Erneuerungsbesichtigungen

4.5.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.3) vorgeschriebene Erneuerungsbesichtigung soll, wie in Anhang 2 grafisch dargestellt, durchgeführt werden, bevor das entsprechende Zeugnis verlängert wird.

Die Erneuerungsbesichtigung für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe kann bei der vierten jährlichen Besichtigung begonnen werden und während des darauffolgenden Jahres weitergeführt werden, damit sie bis zum fünften Jahrestag der Ausstellung abgeschlossen werden kann. Die im Zuge der vierten jährlichen Besichtigung besichtigten Gegenstände sollen nicht zugunsten des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung berücksichtigt werden.

4.5.2 Allgemeines

4.5.2.1 Die Erneuerungsbesichtigung soll eine Überprüfung, gegebenenfalls einschließlich Erprobungen, der Bauausführung, der Maschinenanlage und der Ausrüstung umfassen, um sicherzustellen, dass die für das jeweilige Zeugnis einschlägigen Vorschriften eingehalten werden und sich die Bauausführung, Maschinenanlage und Ausrüstung in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.

4.5.2.2 Die Erneuerungsbesichtigung soll auch eine Prüfung umfassen, ob sich alle Zeugnisse, Tagebücher, Betriebshandbücher und sonstigen in den Vorschriften genannten Anweisungen und Unterlagen, die für das jeweilige Zeugnis von Bedeutung sind, an Bord des Schiffes befinden.

4.5.2.3 Es soll nicht zulässig sein, Besichtigungen von Räumen gleichzeitig zugunsten von Zwischenbesichtigungen und Erneuerungsbesichtigungen für das Bau-Sicherheitszeugnis zu berücksichtigen.

(B) 4.6 Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen

4.6.1 Häufigkeit

Es sollen mindestens zwei Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens innerhalb eines Fünfjahreszeitraums durchgeführt werden (siehe 5.7), es sei denn, Regel I/14 Buchstabe e oder f von SOLAS 74/88 ist anzuwenden. Eine solche Überprüfung soll am oder nach der vierten jährlichen Besichtigung in Verbindung mit der Verlängerung des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe durchgeführt werden. In Fällen, in denen das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe oder das Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe im Rahmen der Regel I/14 Buchstabe e oder f von SOLAS 74/88 verlängert wurde, kann dieser Fünfjahreszeitraum verlängert werden, so dass dieser mit der Geltungsdauer des Zeugnisses zusammenfällt. In jedem Fall soll der Zeitabstand zwischen zwei derartigen Überprüfungen 36 Monate nicht überschreiten.

4.6.2 Allgemeines

4.6.2.1 Die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens und die Besichtigung der zugehörigen Gegenstände (siehe 5.1) soll eine Überprüfung umfassen, mit der sichergestellt wird, dass sich diese

in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind.¹

4.6.2.2 Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens sollen üblicherweise im Trockendock durchgeführt werden. Es kann jedoch auch in Betracht gezogen werden, die Überprüfungen im Wechsel bei schwimmendem Schiff durchzuführen. Bevor Schiffen, die 15 Jahre oder älter sind und keine Massengutschiffe oder Öltankschiffe sind, die Durchführung solcher Besichtigungen bei schwimmendem Schiff gestattet wird, soll eine besondere Prüfung erfolgen. Die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens von Massengutschiffen und Öltankschiffen, die 15 Jahre oder älter sind, soll im Trockendock durchgeführt werden. Besichtigungen bei schwimmendem Schiff sollen nur bei zufriedenstellenden Bedingungen und Verfügbarkeit geeigneter Ausrüstung sowie entsprechend qualifizierten Personals durchgeführt werden. Für Schiffe, die einer erweiterten Besichtigung unterliegen, sollen die Bestimmungen von Absatz 2.2.2² des anwendbaren Teils der Anlage A oder B des mit Entschließung A.1049(27) angenommenen Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code von 2011) in seiner zuletzt geänderten Fassung gelten.

4.6.3 Wurde die Überprüfung des Schiffsbodens nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt, soll wie in 5.6 beschrieben vorgegangen werden.

(Ad) 4.7 Zusätzliche Besichtigungen

4.7.1 Häufigkeit

Die durch die entsprechenden Regeln (siehe 2.8.7) vorgeschriebene zusätzliche Besichtigung soll durchgeführt werden:

- 1 wenn dies nach einer Untersuchung vorgeschrieben wird;
- 2 wenn erhebliche Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten durchgeführt werden;
oder
- 3 wenn Ballastwasser-Behandlungssysteme auf einem vorhandenen Schiff nachgerüstet werden, für das zuvor ein Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung ausgestellt wurde.

4.7.2 Allgemeines

Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Sicherheit oder Unversehrtheit des Schiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner Ausrüstung beeinträchtigt, so soll der Kapitän oder der Eigner des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, den ernannten Besichtiger oder eine anerkannte Stelle unterrichten, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig sind. Die Verwaltung, der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig ist, soll dann eine Untersuchung einleiten, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach den für das jeweilige Zeugnis geltenden Regeln erforderlich ist. Diese zusätzliche Besichtigung, die je nach Sachlage eine

¹ Es wird verwiesen auf die Richtlinien für die Vorplanung von Besichtigungen im Trockendock von Schiffen, die dem erweiterten Untersuchungsprogramm nicht unterliegen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1223).

² „2.2.2 Bei Schiffen, die 15 Jahre oder älter sind, soll die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens im Trockendock durchgeführt werden. Bei Schiffen, die weniger als 15 Jahre alt sind, können Überprüfungen des Schiffsbodens, die nicht in Verbindung mit der Erneuerungsbesichtigung durchgeführt werden, im Wechsel bei schwimmendem Schiff durchgeführt werden. Eine Überprüfung bei schwimmendem Schiff soll nur bei zufriedenstellenden Bedingungen und Verfügbarkeit geeigneter Ausrüstung sowie entsprechend qualifizierten Personals durchgeführt werden.“

allgemeine oder teilweise Besichtigung sein kann, soll sicherstellen, dass die Instandsetzungen und Erneuerungen wirksam durchgeführt worden sind und das Schiff und seine Ausrüstung weiterhin für den vorgesehenen Einsatzzweck des Schiffes geeignet sind. Werden auf vorhandenen Schiffen Ballastwasser-Behandlungssysteme eingebaut, hat die Besichtigung die Gewähr dafür zu bieten, dass diese Nachrüstung, der Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung wirksam durchgeführt worden ist, so dass das Schiff den Vorschriften des Ballastwasser-Übereinkommens entspricht.

4.8 Abschluss der Besichtigungen

4.8.1 Wird bei einer Besichtigung festgestellt, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt oder derart ist, dass das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne dass dies für das Schiff selbst oder für Personen an Bord eine Gefahr beziehungsweise eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt, so soll sich der Bedienstete der Verwaltung, der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle an den Vorschriften der Regel I/6 Buchstabe c von SOLAS 74/88, Regel 6.3.3 der Anlage I von MARPOL, Regel 8.2.5 der Anlage II von MARPOL, Regel 4.5 der Anlage IV von MARPOL, Regel 5.3.3 der Anlage VI von MARPOL, Regel 1.5.1.4 des IBC-Codes, Regel 1.4.1.4 des IGC-Codes und Regel 1.6.1.3 des BCH-Codes orientieren; zeigt die Besichtigung im Falle des Ballastwasser-Übereinkommens, dass die Ballastwasser-Behandlung des Schiffes nicht mit den nach den Regeln E-2 oder E-3 vorgeschriebenen Angaben des Zeugnisses im Einklang steht oder derart ist, dass das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne dass dies eine Gefährdung der Meeresumwelt, der menschlichen Gesundheit, von Sachwerten oder Ressourcen darstellt, so soll der Besichtiger sich an Regel E-1.6 orientieren. Diese Regelwerke schreiben vor, dass unverzüglich Abhilfemaßnahmen zu treffen sind und die Verwaltung umgehend zu benachrichtigen ist. Falls keine Abhilfemaßnahmen getroffen wurden, soll das entsprechende Zeugnis eingezogen und die Verwaltung unverzüglich benachrichtigt werden. Befindet sich das Schiff in einem Hafen einer anderen Vertragspartei, sollen die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort unterrichtet werden.

4.8.2 Auch wenn der Polar Code keine spezifischen Vorschriften enthält, soll der Bedienstete der Verwaltung, der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle sich, wenn das Schiff in Polargewässern verkehrt und bei einer Besichtigung festgestellt wird, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht mit den Angaben des Zeugnisses für Polarschiffe übereinstimmt oder wenn das Schiff nicht geeignet ist, in Polargewässern zu verkehren, ohne dass dies eine Gefahr für das Schiff oder die Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt, dennoch an 4.8.1 orientieren. Die Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe berührt nicht die Gültigkeit anderer Zeugnisse.

4.8.3 Auch wenn das Freibord-Übereinkommen 66/88 keine spezifischen Anforderungen enthält, soll der Bedienstete der Verwaltung, der ernannte Besichtiger oder die anerkannte Stelle sich, wenn bei einer Freibordbesichtigung festgestellt wird, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt oder derart ist, dass das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne dass dies eine Gefahr für das Schiff oder die Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt, dennoch an 4.8.1 orientieren.

4.8.4 Wird bei einer Besichtigung festgestellt, dass der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung im Wesentlichen mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt und das Schiff auslaufen kann, ohne dass dies eine Gefahr für das Schiff oder die Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt, aber Mängel bestehen, die nicht zum Zeitpunkt der Besichtigung behoben werden können, so soll folgende Handlungsempfehlung gegeben werden:

- .1 es soll unter Angabe der jeweiligen Anforderungen oder Bedingungen sowie der Frist, innerhalb derer die Mängel zu beheben sind, eine Auflage festgelegt werden,

wobei die entsprechenden Informationen an Bord vorzuhalten sind; gibt die Verwaltung dies vor, sollen die einschlägigen Zeugnisse nach Maßgabe dieser Vorgaben mit den entsprechenden Ablaufdaten ausgestellt werden;

- .2 die Verwaltung soll gegebenenfalls entsprechend der Vereinbarung mit dem ernannten Besichtigter bzw. der anerkannten Stelle benachrichtigt werden.

5 Erläuterung der Begriffe und Bedingungen

5.1 Begriffsbestimmung für „zugehörige Gegenstände“

Bezug: Regel I/10 Buchstabe b Ziffer v SOLAS 74/88.

„Zugehörige Gegenstände“ bezeichnet diejenigen Gegenstände, die nur überprüft werden können, wenn sich das Schiff im Trockendock befindet oder eine Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens im Wasser erfolgt. Bei Öltankschiffen, Chemikalientankschiffen und Gastankschiffen kann dies bedeuten, dass das Schiff eine spezielle Vorbereitung benötigt und beispielsweise gereinigt oder gasfrei gemacht werden muss. In diesem Fall kann die Besichtigung von Gegenständen, wie etwa die Untersuchung des Innenzustands von Ladetanks, auf die in (CIn) 2.3.2 und (CIn) 2.3.3 in Anlage 1 verwiesen wird, gleichzeitig durchgeführt werden.

5.2 Verlängerung der Geltungsdauer eines für weniger als fünf Jahre ausgestellten Zeugnisses auf fünf Jahre

Bezug: Regel I/14 Buchstabe c SOLAS 74/88, Artikel 19 Absatz 3 Freibord-Übereinkommen 66/88, Regel 10.3 Anlage I MARPOL, Regel 10.3 Anlage II MARPOL, Regel 8.3 Anlage IV MARPOL, Regel 9.3 Anlage VI MARPOL, Regeln E-5.5 und E-5.6 Ballastwasser-Übereinkommen, Regel 1.5.6.3 IBC-Code, Regel 1.4.6.3 IGC-Code, Regel 1.6.6.3 BCH-Code und Teil I-A/Regel 1.3.6 Polar Code.

Wurde ein Zeugnis für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren ausgestellt, darf das Zeugnis nach diesen Regeln oder Artikeln auf eine Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren verlängert werden, sofern das Besichtigungsschema für ein Zeugnis mit einer Geltungsdauer von fünf Jahren beibehalten wird (siehe Anhang 2). Dies bedeutet zum Beispiel, dass bei einem Antrag auf Verlängerung eines zwei Jahre gültigen Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe auf fünf Jahre nach Regel I/8 von SOLAS 74/88 eine regelmäßige und zwei weitere jährliche Besichtigungen erforderlich wären. Zudem wäre nach Regel I/10 von SOLAS 74/88 eine zusätzliche jährliche Besichtigung erforderlich, wenn beispielsweise ein für vier Jahre gültiges Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe auf fünf Jahre verlängert werden soll. Wurde ein Zeugnis auf diese Weise verlängert, darf dieses Zeugnis dennoch auch nach Regel I/14 Buchstabe e und f von SOLAS 74/88, Artikel 19 Absätze 5 und 6 des Freibord-Übereinkommens 66/88, Regel 10.5 und 10.6 der Anlage I von MARPOL, Regel 10.5 und 10.6 der Anlage II von MARPOL, Regel 8.5 und 8.6 der Anlage IV von MARPOL, Regel 9.5 und 9.6 der Anlage VI von MARPOL, Regel E-5.2.2 des Ballastwasser-Übereinkommens, Regel 1.5.6.5 und 1.5.6.6 des IBC-Codes, Regel 1.4.6.5 und 1.4.6.6 des IGC-Codes und Regel 1.6.6.5 und 1.6.6.6 des BCH-Codes verlängert werden, wenn keine zusätzlichen Besichtigungen erforderlich wären; das neue, nach der Erneuerungsbesichtigung ausgestellte Zeugnis würde jedoch natürlich ab dem fünfjährigen Ablaufdatum des vorhandenen Zeugnisses gelten, in Einklang mit Regel I/14 Buchstabe b Ziffer ii von SOLAS 74/88, Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe b des Freibord-Übereinkommens 66/88, Regel 10.2.2 der Anlage I von MARPOL, Regel 10.2.2 der Anlage II von MARPOL, Regel 8.2.2 der Anlage IV von MARPOL, Regel 9.2.2 der Anlage VI von MARPOL, Regel E-5.3 des Ballastwasser-Übereinkommens, Regel 1.5.6.2.2 des IBC-Codes, Regel 1.4.6.2.2 des IGC-Codes, Regel 1.6.6.2.2 des BCH-Codes und Regel 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes.

5.3 Verlängerung des Zeitraums zwischen Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens

Bezug: Regel I/10 Buchstabe a Ziffer v SOLAS 74/88.

Dies ermöglicht eine Verlängerung des Zeitraums von fünf Jahren, in dem zwei Überprüfungen des Schiffsbodens auszuführen sind, wenn das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe im Rahmen von Regel I/14 Buchstaben e und f verlängert wird. Der Zeitraum von 36 Monaten zwischen zwei derartigen Überprüfungen soll jedoch nicht verlängert werden dürfen. Wird die erste Überprüfung des Schiffsbodens nach 24 bis 27 Monaten durchgeführt, kann die Beschränkung auf 36 Monate verhindern, dass das Zeugnis um die in Regel I/14 Buchstaben e und f erlaubten Zeiträume verlängert wird.

5.4 Begriffsbestimmung für „Reise von kurzer Dauer“

Bezug: Regel I/14 Buchstabe f SOLAS 74/88, Artikel 19 Absatz 6 Freibord-Übereinkommen 66/88, Regel 10.6 Anlage I MARPOL, Regel 10.6 Anlage II MARPOL, Regel 8.6 Anlage IV MARPOL, Regel 9.6 Anlage VI MARPOL, Regel E-5.3 Ballastwasser-Übereinkommen, Regel 1.5.6.6 IBC-Code, Regel 1.4.6.6 IGC-Code, Regel 1.6.6.6 BCH-Code und Teil I-A/Regel 1.3.6 Polar Code.

Im Sinne dieser Regeln oder Artikel bezeichnet eine „Reise von kurzer Dauer“ eine Reise, bei der weder die Entfernung vom Hafen, in dem die Reise beginnt, zum Zielhafen noch die Entfernung bei Rückreise mehr als 1.000 Meilen beträgt.

5.5 Anwendbarkeit „besonderer Umstände“

Bezug: Regel I/14 Buchstabe g SOLAS 74/88, Artikel 19 Absatz 7 Freibord-Übereinkommen 66/88, Regel 10.7 Anlage I MARPOL, Regel 10.7 Anlage II MARPOL, Regel 8.7 Anlage IV MARPOL, Regel 9.7 Anlage VI MARPOL, Regel E-5.7 Ballastwasser-Übereinkommen, Regel 1.5.6.7 IBC-Code, Regel 1.4.6.7 IGC-Code, Regel 1.6.6.7 BCH-Code und Teil I-A/Regel 1.3.6 Polar Code.

Der Zweck dieser Regeln oder Artikel besteht darin, den Verwaltungen zu ermöglichen, auf die Anwendung der Vorschrift zu verzichten, dass ein Zeugnis, welches nach einer Erneuerungsbesichtigung ausgestellt wird, die nach Ablauf des vorhandenen Zeugnisses durchgeführt wird, ab dem Ablaufdatum des vorhandenen Zeugnisses gelten soll. Die besonderen Umstände, unter denen dies gestattet werden könnte, liegen vor, wenn das Schiff aufgrund einer größeren Instandsetzung oder eines Umbaus für eine bestimmte Zeit aufgelegt oder außer Betrieb war. Während die Erneuerungsbesichtigung genauso umfangreich wäre wie bei einer durchgehenden Nutzung des Schiffes, soll die Verwaltung prüfen, ob abhängig von der Dauer der Außerbetriebstellung des Schiffes und der Maßnahmen, die zum Schutz des Schiffskörpers und der Maschinenanlage während dieses Zeitraums getroffen wurden, zusätzliche Besichtigungen oder Überprüfungen erforderlich sind. Wird diese Regel angewendet, ist vernünftigerweise zu erwarten, dass gleichzeitig mit der Erneuerungsbesichtigung eine Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens durchgeführt wird, wenn die Einbeziehung besonderer Vorschriften für Frachtschiffe für die fortgesetzte Anwendung der Regel I/10 Buchstabe a Ziffer v von SOLAS 74/88 nicht erforderlich wäre.

5.6 Erneuerung der Gültigkeit von Zeugnissen

Bezug: Regel I/14 Buchstabe i Ziffer i SOLAS 74/88, Artikel 19 Absatz 9 Buchstabe c Freibord-Übereinkommen 66/88, Regel 10.9.1 Anlage I MARPOL, Regel 10.9.1 Anlage II MARPOL, Regel 8.8.1 Anlage IV MARPOL, Regel 9.9.1 Anlage VI MARPOL, Regel E-5.9.3 Ballastwasser-Übereinkommen, Regel 1.5.6.9.1 IBC-Code, Regel 1.4.6.9.1 IGC-Code, Regel 1.6.6.9.1 BCH-Code und Teil I-A/Regel 1.3.6 Polar Code.

Ein Zeugnis wird ungültig, wenn die regelmäßige Besichtigung, die Zwischenbesichtigung bzw. die jährliche Besichtigung oder die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens nicht innerhalb des Zeitraums durchgeführt wird, der in der entsprechenden Regel oder dem entsprechenden Artikel festgelegt ist. Zur Erneuerung der Gültigkeit des Zeugnisses soll die entsprechende Besichtigung durchgeführt werden; diese soll in solchen Fällen die Anforderungen der nicht durchgeführten Besichtigung umfassen, soll aber hinsichtlich ihrer Gründlichkeit und Strenge den Zeitraum der gestatteten Verzögerung der Besichtigung berücksichtigen. Die betreffende Verwaltung soll dann überprüfen, warum eine Verzögerung der Besichtigung gestattet wurde und weitere Maßnahmen treffen.

5.7 Bedeutung des Begriffs „Fünfjahreszeitraum“

Bezug: Regel I/10 Buchstabe a Ziffer v SOLAS 74/88.

Fünfjahreszeitraum bezeichnet die fünfjährige Geltungsdauer des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe.

5.8 Besichtigungen, die nach dem Wechsel eines Schiffes unter die Flagge eines anderen Staates vorgeschrieben sind

Die Zeugnisse verlieren ihre Gültigkeit, wenn ein Schiff unter die Flagge eines anderen Staates wechselt, und es ist vorgeschrieben, dass die Regierung des Staates, unter dessen Flagge das Schiff wechselt, erst dann neue Zeugnisse ausstellen soll, wenn sie sich vergewissert hat, dass das Schiff ordnungsgemäß instandgehalten wird und keine nicht genehmigten Änderungen der Bauausführung, der Maschinen und der Ausrüstung vorgenommen worden sind. Auf Verlangen muss die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, der neuen Verwaltung so bald wie möglich Abschriften der Zeugnisse übermitteln, welche das Schiff vor dem Flaggenwechsel mitgeführt hat, sowie, falls vorhanden, Abschriften der entsprechenden Besichtigungsberichte und -aufzeichnungen, wie etwa das Sicherheitsausrüstungsverzeichnis und Bedingungen für die Erteilung des Freibords. Wenn sich die neue Verwaltung durch eine Überprüfung vergewissert hat, dass das Schiff ordnungsgemäß instandgehalten wird und keine nicht genehmigten Änderungen vorgenommen worden sind, kann sie im Hinblick auf eine Aufrechterhaltung der Harmonisierung der Besichtigungen die erstmalige und die nachfolgenden Besichtigungen, die von oder im Auftrag der früheren Verwaltung durchgeführt wurden, anerkennen und neue Zeugnisse ausstellen, deren Ablaufdatum mit dem der Zeugnisse, die durch den Flaggenwechsel ihre Gültigkeit verloren haben, übereinstimmt.

5.9 Empfohlene Bedingungen für die Verlängerung der Geltungsdauer eines Zeugnisses

5.9.1 In SOLAS 74/88 und anderen verbindlichen IMO-Regelwerken gilt Folgendes: Hält sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen auf, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer eines Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung soll jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise zum Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis soll um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, soll nach seiner Ankunft in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, aufgrund dieser Verlängerung nicht berechtigt sein, jenen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis zu besitzen.

5.9.2 Befindet sich ein Schiff in einem Hafen, in dem die erforderliche Besichtigung nicht durchgeführt werden kann und in dem das Übereinkommen es der Verwaltung erlaubt, das Zeugnis zu verlängern, wenn dies geboten und zweckmäßig ist, soll die Verwaltung sich von Folgendem leiten lassen:

- .1 eine zusätzliche Besichtigung, die mindestens den gleichen Umfang wie eine durch das entsprechende Zeugnis vorgeschriebene jährliche Besichtigung hat, soll durchgeführt werden;
- .2 die Erneuerungsbesichtigung soll mit dem größtmöglichen Umfang durchgeführt werden;
- .3 falls eine Dockung erforderlich ist, aber nicht durchgeführt werden kann, soll eine Überprüfung des Schiffsbodens unter Wasser durchgeführt werden;
- .4 falls eine Überprüfung unter Wasser nicht möglich ist (z. B. aufgrund schlechter Sicht unter Wasser, Tiefgangsbeschränkungen, übermäßiger Strömung, Ablehnung durch die Hafenbehörde), soll eine möglichst umfangreiche Untersuchung des Innenzustands des Schiffsbodens durchgeführt werden;
- .5 das Schiff soll die Erlaubnis erhalten, auf direktem Wege zu einem namentlich festgelegten Löschhafen und anschließend auf direktem Wege zu einem namentlich festgelegten Hafen zu fahren, in dem die Besichtigung beziehungsweise die Dockung erfolgt;
- .6 der Verlängerungszeitraum soll mindestens den Zeitraum umfassen, der zur Durchführung der Besichtigung bzw. zur Dockung im Rahmen der entsprechenden Zeugnisse erforderlich ist;
- .7 der durch die oben genannten Besichtigungen festgestellte Zustand des Schiffes soll bei der Bestimmung der Dauer, Entfernung und etwaiger betrieblicher Einschränkungen der Fahrt, die zur Durchführung der Besichtigung und zur Dockung erforderlich ist, berücksichtigt werden;
- .8 der Verlängerungszeitraum der entsprechenden vorgeschriebenen Zeugnisse soll nicht die Geltungsdauer des Zeugnisses überschreiten, welches ausgestellt werden kann, um die Einhaltung der baulichen, mechanischen und elektrischen Vorschriften der anerkannten Klassifikationsgesellschaft zu dokumentieren.

5.10 Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens eines Fahrgastschiffes

5.10.1 Mindestens zwei der Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens innerhalb eines Fünfjahreszeitraums sollen im Trockendock durchgeführt werden. In jedem Fall soll der maximale Zeitabstand zwischen zwei Überprüfungen im Trockendock 36 Monate nicht überschreiten.

5.10.2 Wo dies für die Verwaltung annehmbar ist, kann die Mindestzahl der Überprüfungen im Trockendock der Außenseite des Bodens eines Fahrgastschiffes, das kein Ro-Ro-Fahrgastschiff ist, innerhalb eines Fünfjahreszeitraums von zwei auf eine reduziert werden.³ In diesen Fällen soll der Zeitabstand zwischen aufeinanderfolgenden Überprüfungen im Trockendock 60 Monate nicht überschreiten.

Bemerkung: „Fünfjahreszeitraum“ bezeichnet die fünfjährige Geltungsdauer des Internationalen Freibordzeugnisses.

³ Es wird auf die Richtlinien für die Bewertung technischer Vorschriften für die Durchführung einer Besichtigung im Wasser anstelle einer Überprüfung des Bodens im Trockendock zur Ermöglichung einer Untersuchung von Fahrgastschiffen, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind, im Trockendock innerhalb eines Fünfjahreszeitraums (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1348) verwiesen.

5.10.3 Für die Erneuerungsbesichtigung vorgeschriebene Überprüfungen des Schiffsbodens, die nicht im Trockendock durchgeführt werden, können bei schwimmendem Schiff durchgeführt werden. Unabhängig von der Methode soll die Überprüfung des Bodens innerhalb des zulässigen Zeitfensters für die Erneuerungsbesichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe durchgeführt werden (d. h. innerhalb des dreimonatigen Zeitfensters vor dem Ablaufdatum des Zeugnisses). Zudem sollen Besichtigungen der Außenseite des Schiffsbodens, die bei schwimmendem Schiff erfolgen, nur bei zufriedenstellenden Bedingungen und Verfügbarkeit geeigneter Ausrüstung sowie entsprechend qualifizierten Personals durchgeführt werden. Die in (PR) 5.2.2.1 genannten Ruderlagerspiele müssen bei Besichtigungen, die bei schwimmendem Schiff durchgeführt werden, nicht gemessen werden.

5.10.4 Bevor Schiffen, die 15 Jahre oder älter sind, die Anrechnung von Überprüfungen bei schwimmendem Schiff gestattet wird, soll eine besondere Prüfung erfolgen.

5.10.5 Wird eine Besichtigung im Trockendock nicht innerhalb der oben genannten höchstzulässigen Zeitabstände durchgeführt, soll das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe seine Gültigkeit verlieren, bis die Besichtigung im Trockendock durchgeführt wurde.

5.11 Besichtigung der Funkanlagen

Die Besichtigung der Funkanlagen, einschließlich derer, die in Rettungsmitteln verwendet werden, soll immer von einem qualifizierten Besichtiger von Funkanlagen durchgeführt werden, der über die erforderlichen Kenntnisse der Vorschriften von SOLAS 74, der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion und der entsprechenden Leistungsstandards für Funkausrüstung verfügt. Die Besichtigung von Funkanlagen soll mithilfe geeigneter Prüfgeräte durchgeführt werden, welche alle einschlägigen Messungen ermöglichen, die durch diese Leitlinien vorgeschrieben sind. Bei zufriedenstellendem Abschluss der Besichtigung soll der Besichtiger von Funkanlagen einen Besichtigungsbericht mit Angabe der Organisation, die er oder sie vertritt, an die Behörden senden, die für die Ausstellung des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe des Schiffes zuständig sind.

5.12 Besichtigung des automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS)

Die Besichtigung des automatischen Schiffsidentifizierungssystems soll immer von einem qualifizierten Besichtiger von Funkanlagen durchgeführt werden, der über die erforderlichen Kenntnisse der Vorschriften von SOLAS 74, der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion und der entsprechenden Leistungsstandards für Funkausrüstung verfügt. Die Besichtigung des automatischen Schiffsidentifizierungssystems soll mithilfe geeigneter Prüfgeräte durchgeführt werden, welche alle relevanten Messungen ermöglichen, die durch die und in Übereinstimmung mit den Richtlinien für die jährliche Erprobung des automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS) (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1252) vorgeschrieben sind.

5.13 Besichtigungen von Schiffen, die für den Einsatz in Polargewässern vorgesehen sind⁴

5.13.1 Gemäß den Regeln XIV/2.1 und 3.1 von SOLAS 74/88, Regel 47 der Anlage I von MARPOL, Regel 22 der Anlage II von MARPOL, Regel 18 der Anlage IV von MARPOL und Regel 14 der Anlage V von MARPOL ist der Polar Code ein eigenständiges Regelwerk, das Vorschriften für Schiffe enthält, die für den Einsatz in Polargewässern vorgesehen sind, welche die Vorschriften von SOLAS 74/88 und MARPOL ergänzen. Die Erfüllung der Vorschriften des Polar Codes soll im Zusammenhang mit den Besichtigungen im Rahmen von SOLAS 74/88 und MARPOL überprüft werden; die Vorschriften stellen aber keine gesonderten Besichtigungsarten dar.

⁴ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der Regel XIV/2.2 von SOLAS und der Absätze 1.3.2 und 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1562) verwiesen.

5.13.2 In Bezug auf Anlage I und II von MARPOL⁵ soll die Einhaltung des Polar Codes auf dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung und gegebenenfalls auf dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut angegeben werden. In Bezug auf SOLAS 74/88 soll das Zeugnis für Polarschiffe ausgestellt (Absatz 1.3 Polar Code) und mit einer Bestätigung bezüglich der Einhaltung des Polar Codes versehen werden. Das Zeugnis für Polarschiffe soll neben den SOLAS-Zeugnissen als ein zusätzliches Zeugnis für Schiffe angesehen werden, die für den Einsatz in Polargewässern vorgesehen sind, das die Gültigkeit anderer Zeugnisse nicht berührt, wenn ein Schiff außerhalb von Polargewässern verkehrt.

5.13.3 Obwohl es keine eigene mit dem Zeugnis für Polarschiffe verbundene Besichtigungsart gibt, sind die folgenden Arten von Besichtigungen in den Besichtigungsleitlinien in Anlage 5 anwendbar und enthalten spezifische Besichtigungsgegenstände für das Zeugnis für Polarschiffe:

- .1 die erstmalige Besichtigung würde die Besichtigungsumfänge der zu Teil I-A des Polar Codes gehörenden Gegenstände hinsichtlich der erstmaligen Besichtigungen für das Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe oder der erstmaligen Besichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe bestätigen;
- .2 die jährliche Besichtigung würde die Besichtigungsumfänge der zu Teil I-A des Polar Codes gehörenden Gegenstände hinsichtlich der regelmäßigen Besichtigungen für das Funk-Sicherheitszeugnis und der jährlichen Besichtigungen für das Bau-Sicherheits- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigen;
- .3 die Zwischenbesichtigung würde die Besichtigungsumfänge der zu Teil I-A des Polar Codes gehörenden Gegenstände hinsichtlich der Zwischenbesichtigung für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigen;
- .4 die regelmäßige Besichtigung (im zweiten oder dritten Jahr der Geltungsdauer) würde die Besichtigungsumfänge der zu Teil I-A des Polar Codes gehörenden Gegenstände hinsichtlich der regelmäßigen Besichtigung für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigen;
- .5 die Erneuerungsbesichtigung würde die Besichtigungsumfänge der zu Teil I-A des Polar Codes gehörenden Gegenstände hinsichtlich der Erneuerungsbesichtigungen für das Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe oder die Erneuerungsbesichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe bestätigen.

5.13.4 Bei einem Zeugnis für Polarschiffe, das für ein Frachtschiff ausgestellt wird, würden die Vermerke auf dem Zeugnis für die jährliche Besichtigung, die Zwischenbesichtigung und die regelmäßige Besichtigung den zufriedenstellenden Abschluss der Besichtigung der Umfänge, wie diese jeweils in den Unterabsätzen 5.13.3.2 bis 5.13.3.4 angegeben sind, bestätigen.

5.13.5 Bei einem Zeugnis für Polarschiffe, das für ein Fahrgastschiff ausgestellt wird, sind nur die Bestätigungen gemäß den Regeln I/14 Buchstabe d und I/14 Buchstabe e oder I/14 Buchstabe f von SOLAS 74/88 anwendbar.

⁵ Es wird auf die Richtlinien für die Ausstellung revidierter Zeugnisse, Handbücher und Tagebücher nach Anlage I, II und V von MARPOL zur Einhaltung umweltbezogener Vorschriften des Polar Code (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.856) verwiesen.

A.1140(31)

5.13.6 Nachdem die einschlägigen Besichtigungen im Rahmen der entsprechenden SOLAS-Zeugnisse zusammen mit den für den Polar Code zu besichtigenden Gegenständen durchgeführt wurden, sollen die einschlägigen SOLAS-Zeugnisse bestätigt werden, bevor das Zeugnis für Polarschiffe ausgestellt bzw. bestätigt wird.

5.13.7 Falls das Zeugnis für Polarschiffe ungültig geworden oder seit einer gewissen Zeit abgelaufen ist und andere Zeugnisse ihre Gültigkeit behalten, kann die Verwaltung, wenn sie dies als angemessen erachtet, eine Besichtigung vorschreiben, welche nur die Besichtigungsgegenstände umfasst, die über die Besichtigungsgegenstände nach dem entsprechenden SOLAS-Zeugnis hinausgehen, um die Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe zu erneuern. Die Geltungsdauer der zugehörigen SOLAS-Zeugnisse soll unverändert bestehen bleiben.

Anlage 1

**Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in
der Fassung des Protokolls von 1988**

- (E) 1 **Leitlinien für die Besichtigung für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe**
- (EI) 1.1 Erstmalige Besichtigungen – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (EI) 1.1.1 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.1.1 eine Untersuchung der Pläne für die Feuerlöschpumpen, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe⁶, sowie gegebenenfalls der Feuerlöschleitungen, Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses (Regeln II-2/10.2 und 10.4.4 SOLAS 74/00/14 und Kap. 2 und 12 FSS-Code);
- (EI) 1.1.1.2 eine Prüfung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Anordnung der Feuerlöscher (Regel II-2/10.3 SOLAS 74/00) (Regel II-2/6 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.3 eine Prüfung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Anordnung der Brandschutzausrüstung einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer), der Fluchttreter, der Einrichtungen zum Wiederbefüllen von Flaschen von Atemschutzgeräten, die während Übungen verwendet wurden, oder einer hinreichenden Anzahl von Reserveflaschen, um die verbrauchten zu ersetzen sowie des Vorhandenseins explosionsgeschützter oder eigensicherer tragbarer Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) (Regeln II-2/10.10, 13.3.4, 13.4.3 und 15.2.2 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);
- (EI) 1.1.1.4 eine Untersuchung der Pläne für die Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen (Regeln II-2/10.4 und 10.5 (außer 10.5.5) SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5, 6 und 7 FSS-Code) (Regel II-2/7 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.5 eine Untersuchung der Pläne für die besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen (Regeln II-2/5.2, 8.3 und 9.5 SOLAS 74/00) (Regel II-2/11 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.6 eine Prüfung, ob ein fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem für Maschinenräume, einschließlich zeitweise unbesetzter Maschinenräume und geschlossener Räume, in denen sich Verbrennungsanlagen befinden, vorhanden ist (Regeln II-2/7.2, 7.3 und 7.4 SOLAS 74/00/10; Kap. 9 FSS-Code) (Regel II-2/13 und 14 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.7 eine Prüfung, ob ein fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem und/oder ein Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesystem in Unterkunft- und Wirtschaftsräumen und Kontrollstationen vorhanden ist (Regeln II-2/7.2, 7.3, 7.5.5, 7.7 und 10.6.2 SOLAS 74/00; Kap. 8 und 9 FSS-Code) (Regel II-2/52 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.8 eine Prüfung, ob ein fest eingebautes Feuerlöschsystem für Räume, die Farbe und/oder entzündbare flüssige Stoffe enthalten, und für Frittiergeräte in Unterkunft- und Wirtschaftsräumen vorhanden ist (Regeln II-2/10.6.3 und 10.6.4 SOLAS 74/00; Kap. 5 und 7 FSS-Code) (Regel II-2/18.7 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);

⁶ Es wird auf die Einheitliche Auslegung des Kapitels 12 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1388) verwiesen.

- (EI) 1.1.1.9 eine Untersuchung der Einrichtungen für das fernbediente Schließen von Absperrrichtungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle (Regel II-2/4.2.2.3.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15.2.5 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.10 eine Untersuchung der Pläne für die Brandschutzvorkehrungen in Laderäumen für Stückgut und gefährliche Güter (Regeln II-2/10.7.1, 10.7.2 und 19 SOLAS 74/00/14) (Regeln II-2/53 und 54 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.11 eine Untersuchung der Brandschutzvorkehrungen für Schiffe, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, einschließlich des Vorhandenseins der Wassernebel-Löschlanze und gegebenenfalls tragbarer Wassermonitore sowie aller erforderlichen Schläuche, Zubehörteile und allen benötigten Befestigungsmaterials zusammen mit den über die Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitungen, Feuerlöschschläuche und Anschlussstutzen hinausgehenden zusätzlichen Vorschriften (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (EI) 1.1.1.12 eine Untersuchung der Pläne für die Brandschutzvorkehrungen in Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räumen, einschließlich Brandsicherheitsvorkehrungen für Fahrzeugtransportschiffe, die Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen (Regeln II-2/20 (außer 20.2.2 und 20.5) und 20-1 SOLAS 74/00/14; Kap. 5, 6, 7, 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/37, 38 und 53 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.13 eine Prüfung der Sicht von der Kommandobrücke (Regel V/22 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.1.14 eine Untersuchung der Pläne für die Hubschraubereinrichtungen (Regel II-2/18 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.15 eine Untersuchung der Pläne für die besonderen Vorkehrungen für die Beförderung gefährlicher Güter, falls zutreffend, einschließlich Wasserversorgung, elektrische Geräte und Leitungen, Feuermeldesysteme, einschließlich Rauchmeldeanlage in der Absaugung, sofern zutreffend, Lüftung, Lenzeinrichtungen, persönliche Schutzausrüstung und gegebenenfalls Wassersprühsystem (Regel II-2/19 (außer 19.3.8, 19.3.10 und 19.4) SOLAS 74/00; Kap. 9 und 10 FSS-Code) (Regel II-2/54 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.16 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Verteilung der Überlebensfahrzeuge und der Bereitschaftsboote sowie, soweit zutreffend, der Schiffs-evakuierungssysteme (MES) (Regeln III/11 bis 16, 31 und 33 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.17 gegebenenfalls eine Untersuchung der genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen (Regeln II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06);
- (EI) 1.1.1.18 eine Untersuchung der Bauausführung der Überlebensfahrzeuge, einschließlich ihrer Bauausrüstung, Zubehörteile, Auslösemechanismen und Einholvorrichtungen sowie Einbootungs- und Aussetzvorrichtungen (Regeln III/4, 16, 31, 32 bis 33 SOLAS 74/96/06/11; Abschnitte 3.2, 4.1 bis 4.9, 6.1 und 6.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.1.19 eine Prüfung, ob alle Teile der Rettungsmittel, bei denen dies ihr Auffinden auf See erleichtert, von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sind (Abschnitt 1.2.2.6 LSA-Code);
- (EI) 1.1.1.20 eine Untersuchung der Bauausführung der Bereitschaftsboote, einschließlich ihrer Ausrüstung sowie Aussetz- und Einholvorrichtungen (Regeln III/17 und 31 SOLAS 74/00; Abschnitte 5.1 und 6.1 LSA-Code);

- (EI) 1.1.1.21 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Aufbewahrung von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) und Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regel III/6 SOLAS 74/88/08);
- (EI) 1.1.1.22 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und Aufbewahrung der Raketen für den Notfall und des Leinenwurfgeräts und des Vorhandenseins an Bord von Geräten zur Nachrichtenübermittlung sowie des Generalalarmsystems (Regeln II-2/12.1 und 12.2 und Regeln III/6 und 18 SOLAS 74/00; und Abschnitte 3.1, 7.1 und 7.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.1.23 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Aufbewahrung der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten⁷, der Eintauchanzüge und der Wetterschutzanzüge (Regeln III/7 und 32 SOLAS 74/00/06; Abschnitte 2.1 bis 2.5 und 3.1 bis 3.3 LSA-Code);
- (EI) 1.1.1.24 eine Prüfung, ob Eintauchanzüge, die dafür bestimmt sind, in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen zu werden, in geeigneter Weise gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.3.1 LSA-Code);
- (EI) 1.1.1.25 eine Untersuchung der Pläne für die Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich ihrer Speisung aus der Notstromquelle (Regel II-1/43 und III/11 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.1.26 eine Untersuchung der Pläne für die Anordnung der und die Anforderungen an die Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 COLREG 1972);
- (EI) 1.1.1.27 eine Untersuchung der Pläne betreffend die Gestaltung der Kommandobrücke, die Anordnung von Navigationssystemen und -ausrüstung sowie die Verfahren auf der Kommandobrücke (Regeln V/15 und 19 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.1.28 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der folgenden Navigationsausrüstung, soweit zutreffend: Tagsignalscheinwerfer, Magnetregelkompass, Kursübermittlungsgerät, Kreiselkompass, Tochterkreiselkompass, Radaranlage(n), automatisches Schiffsidentifizierungssystem, elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe (n) oder automatische Radarbildauswerthilfe(n), Echolotanlage, Gerät(e) zum Messen von Geschwindigkeit und zurückgelegter Entfernung, Ruderlagenanzeiger, Propellerdrehzahlanzeiger, Gerät zur Anzeige der Steigung und Betriebsweise des Verstellpropellers, Drehgeschwindigkeitsanzeiger, Kursüberwachungs- oder Bahnführungssystem, Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem (GNSS), terrestrisches Funknavigationssystem und Schallsignal-Empfangsanlage, Einrichtung für den Nachrichtenaustausch mit dem Notruderstand, Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung, Vorrichtung zum Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte, gegebenenfalls Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke (BNWAS) und elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS), einschließlich gegebenenfalls Ersatzvorrichtungen (Regel V/19 SOLAS 74/00/09/13);
- (EI) 1.1.1.29 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen des Schiffsdatenschreibers (Regel V/20 SOLAS 74/00);

⁷ SOLAS-Regel III/7.2.1.5 soll berücksichtigt werden.

- (EI) 1.1.1.30 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen des Systems für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (EI) 1.1.1.31 eine Prüfung der Pläne und Spezifikationen der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, der Lotsenleitern, der kombinierten Vorrichtungen, soweit zutreffend, des Zugangs zum Schiffsdeck und der zugehörigen Ausrüstung sowie Beleuchtung (Regel V/23 SOLAS 74/88/10);
- (EI) 1.1.1.32 eine Prüfung des Vorhandenseins von Mitteln zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08).
- (EI) 1.1.2 In Bezug auf die Untersuchung der Pläne und Ausführungen der Rettungsmittel und der weiteren Ausrüstung von Frachtschiffen sollen die zusätzlichen Anforderungen an Tankschiffe Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.2.1 eine Untersuchung der Pläne für den Schutz der Ladetanks (Regeln II-2/4.5.3, 4.5.5, 4.5.6 und 10.8 SOLAS 74/00/15; Kap. 14 und 15 FSS-Code) (Regeln II-2/60 und 62 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.2.2 eine Untersuchung der Pläne für die Gasmessung in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen, einschließlich der Ausrüstung mit fest eingebauten Gasentnahmeleitungen, soweit erforderlich (Regel II-2/4.5.7.2 SOLAS 74/10);
- (EI) 1.1.2.3 bei Öltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit eine Untersuchung der Pläne für das fest eingebaute System zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas in allen Ballasttanks und Leerräumen von Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen neben den Ladetanks, einschließlich des Vorpiektanks und aller sonstigen Tanks und Räume unterhalb des Schottendecks neben den Ladetanks (Regel II-2/4.5.7.3 SOLAS 74/10 und Kap. 16 FSS-Code);
- (EI) 1.1.2.4 eine Untersuchung der Pläne für den Schutz der Ladepumpenräume (Regeln II-2/4.5.10 und 10.9 SOLAS 78/00) (Regel II-2/63 SOLAS 74/88).
- (EI) 1.1.3 In Bezug auf die Untersuchung der Pläne und Ausführungen der Rettungsmittel und der weiteren Ausrüstung von Frachtschiffen, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, sollen die zusätzlichen Anforderungen Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.3.1 eine Untersuchung der Pläne für das Feuermelde- und Feueranzeigesystem und die Brandbekämpfungseinrichtungen (Absätze 11.4, 11.5, 11.6 und 11.7 IGF-Code).
- (EI) 1.1.4 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.4.1 eine Untersuchung der Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitungen und der Verteilung der Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses sowie eine Prüfung, ob jede Feuerlöschpumpe, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe, gesondert bedienbar ist, so dass gleichzeitig zwei Wasserstrahlen aus verschiedenen Anschlussstutzen in jedem Teil des Schiffes abgegeben werden können, wobei der erforderliche Druck in der Feuerlöschleitung aufrechterhalten wird; und eine Erprobung, ob die Notfeuerlöschpumpe über die erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt und ob die Notfeuerlöschpumpe die Hauptwasserversorgung für ein fest eingebautes Feuerlöschsystem ist sowie eine Prüfung, ob die Notfeuerlösch-

- pumpe über die für dieses System erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt⁸ (Regel II-2/10.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 2 und 12 FSS-Code) (Regeln II-2/4 und 19 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.4.2 bei Schiffen, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, eine Erprobung der Wassernebel-Löschlanze und gegebenenfalls der mobilen Wassermonitore sowie eine Untersuchung aller erforderlichen Schläuche, Zubehörteile und allen benötigten Befestigungsmaterials und eine Erprobung, ob es möglich ist, die mobilen Wassermonitore sicher mit dem Schiffskörper zu verbinden, damit sie sicher und wirksam betrieben werden können und eine Erprobung, ob die Wasserstrahlen der mobilen Wassermonitore die obere Containerlage erreichen, wenn alle erforderlichen Monitore und Wasserstrahlen aus Feuerlöschschläuchen gleichzeitig betrieben beziehungsweise abgegeben werden (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (EI) 1.1.4.3 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Verteilung der Feuerlöscher (Regel II-2/10.3 SOLAS 74/00; FSS-Code Kap. 4) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.4.4 eine Untersuchung der Brandschutzausrüstung einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer), der Fluchttreter, der Einrichtungen zum Wiederbefüllen von Flaschen von Atemschutzgeräten, die während Übungen verwendet wurden, oder des Vorhandenseins einer hinreichenden Anzahl von Reserveflaschen, um die verbrauchten zu ersetzen sowie des Vorhandenseins explosionsgeschützter oder eigensicherer tragbarer Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) (Regeln II-2/10.10, 13.3.4, 13.4.3 und 15.2.2 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);
- (EI) 1.1.4.5 eine Prüfung der Einsatzbereitschaft und Instandhaltung der Feuerlöschsysteme (Regel II-2/14.1 SOLAS 74/00) (Regel II-2/21 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.4.6 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Maschinen-, Lade-, Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume, soweit jeweils zutreffend, und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden und dass seine Bedieneinrichtung eindeutig gekennzeichnet ist (Regeln II-2/10.4, 10.5, 10.7.1, 10.7.2 und 20.6.1 SOLAS 74/00/08/12/14; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regeln II-2/7 und 53 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.4.7 eine Prüfung, ob fest eingebaute Kohlendioxid-Feuerlöschsysteme zum Schutz der Maschinenräume und Ladepumpenräume, soweit zutreffend, über zwei getrennte Bedienelemente verfügen; eines für das Öffnen der Gasleitung und eines für die Freigabe des Gases aus dem Vorratsbehälter, wobei beide in einer Auslösestation untergebracht sein sollen, die deutlich erkennbar dem jeweiligen Raum zugeordnet ist (Regel II-2/10.4.1.5 SOLAS 74/08);
- (EI) 1.1.4.8 eine Untersuchung der Feuerlöscheinrichtungen und der besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Bestätigung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Öffnen und Schließen der Oberlichter, den Rauchabzug, das Schließen des Schornsteins und der Lüftungsöffnungen, das Schließen kraftbetriebener und anderer Türen, das Abstellen der Lüftung und von Kesseldruck-

⁸ Es wird auf die Einheitliche Auslegung des Kapitels 12 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1388) verwiesen.

- und Saugzuggebläsen und das Abstellen der Brennstoffpumpe und anderer Pumpen, die entzündbare flüssige Stoffe pumpen (Regeln II-2/5.2, 8.3, 9.5 und 10.5 SOLAS 74/00/12/14) (Regeln II-2/7 und 11 SOLAS 74/88);
- (Ei) 1.1.4.9 eine Untersuchung eines etwaigen fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems und eines etwaigen automatischen Sprinkler-, Feuermelde- und Feueranzeigesystems und einer etwaigen Rauchmeldeanlage in der Absaugung und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden (Regeln II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 und 20.4 SOLAS 74/00/10; Kap. 8, 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/11, 13, 14, 53 und 54 SOLAS 74/88);
- (Ei) 1.1.4.10 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für Räume, die Farbe und/oder entzündbare flüssige Stoffe enthalten, und für Frittiergeräte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden und dass seine Bedieneinrichtungen eindeutig gekennzeichnet sind (Regeln II-2/10.6.3 und 10.6.4 SOLAS 74/00; Kap. 4 bis 7 FSS-Code) (Regel II-2/18.7 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);
- (Ei) 1.1.4.11 eine Untersuchung der Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle und eine Erprobung des fernbedienten Schließens von Absperrrichtungen für flüssigen Brennstoff und sonstige entzündbare Öle sowie der Fernbedien-Einrichtungen zum Schließen der Absperrrichtungen an Tanks, die flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle enthalten (Regel II-2/4.2.2.3.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15.2.5 SOLAS 74/88);
- (Ei) 1.1.4.12 eine Untersuchung der Brandschutzvorkehrungen in Lade-, Fahrzeug- und Ro-Ro-Räumen, einschließlich Brandsicherheitseinrichtungen für Fahrzeugtransportschiffe, die Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, soweit jeweils zutreffend und, soweit dies praktisch durchführbar ist, eine Bestätigung dafür, dass die Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen funktionsfähig sind (Regeln II-2/10.7.1, 10.7.2, 20.2.1, 20.3, 20.6.2, 20-1.2.1, 20-1.3, und 20-1.4 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/53 SOLAS 74/88);
- (Ei) 1.1.4.13 bei Fahrzeugtransportschiffen, die Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, eine Untersuchung der zur Feststellung des Brenngases geeigneten tragbaren Gasspürgeräte (Regeln II-2/20-1.2.1 und 20-1.5 SOLAS 74/14);
- (Ei) 1.1.4.14 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Brandsicherheit oder der Rettungsmittel und -vorrichtungen, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für die Erprobung und Überprüfung (Regeln II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06);
- (Ei) 1.1.4.15 gegebenenfalls eine Untersuchung der besonderen Vorkehrungen für die Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich der Überprüfung der elektrischen Ausrüstung und Leitungen, der Lüftung, des Vorhandenseins von Schutzkleidung und tragbaren Geräten sowie eine Erprobung der Wasserversorgung, der Lenzeinrichtungen und eines etwaigen Wassersprühsystems (Regel II-2/19 (außer 19.3.8, 19.3.10 und 19.4 SOLAS 74/00/08); Kap. 9 und 10 FSS-Code) (Regel II-2/54 SOLAS 74/88);

-
- (EI) 1.1.4.16 eine Prüfung, ob alle Teile der Rettungsmittel, bei denen dies ihr Auffinden auf See erleichtert, von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sind (Abschnitt 1.2.2.6 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.17 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Verteilung der Überlebensfahrzeuge, soweit zutreffend, der Schiffsevakuierungssysteme und der Bereitschaftsboote (Regeln III/11 bis 16 und 31 SOLAS 74/88; Abschnitt 6.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.18 den Einsatz der Hälfte der Schiffsevakuierungssysteme (MES) nach dem Einbau (Absatz 6.2.2.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.19 eine Untersuchung jedes Überlebensfahrzeugs, einschließlich seiner Ausrüstung; bei Rettungsflößen, die für einen leichten Transport von einer Schiffseite zur anderen bereitstehen, eine Überprüfung, ob sie eine Masse von weniger als 185 kg haben (Regel III/31 SOLAS 74/88; Abschnitte 2.5, 3.1 bis 3.3 und 4.1 bis 4.9 LSA-Code) (Regel III/31.1 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.20 eine Untersuchung der Einbootungsvorrichtungen jedes Überlebensfahrzeugs und eine Erprobung jeder Aussetzvorrichtung, einschließlich Überbelastungsprüfungen, Erprobungen zur Ermittlung der Fiergeschwindigkeit und Zuwasserlassen jedes Überlebensfahrzeugs bei dem geringsten Betriebstiefgang des Schiffes und gegebenenfalls Aussetzen während der Fahrt bei einer Geschwindigkeit von 5 Knoten sowie eine Prüfung des Einholens jedes Rettungsboots (Regeln III/11, 12, 13, 16, 31 und 33 SOLAS 74/00; Abschnitt 6.1 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.21 eine Untersuchung der Einbootungsvorrichtungen jeder Schiffsevakuierungseinrichtung, sofern zutreffend, und der Aussetzvorrichtungen, einschließlich einer Überprüfung, dass keine Öffnungen in der Außenhaut zwischen der Einbootungsstation und der Wasserlinie vorhanden sind, eine Prüfung des Abstands zu der Schiffsschraube und anderen Rettungsmitteln und Sicherstellung, dass der Aufstellplatz vor Beschädigung durch schwere See geschützt ist (Regel III/15 SOLAS 74/00; Abschnitt 6.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.22 eine Untersuchung jedes Bereitschaftsboots, einschließlich seiner Ausrüstung; bei aufblasbaren Bereitschaftsbooten eine Bestätigung dafür, dass sie in vollständig aufgeblasenem Zustand aufgestellt sind (Regeln III/14 und 31 SOLAS 74/88; Abschnitte 2.5, 5.1 und 6.1 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.23 eine Untersuchung der Einbootungs- und Einholvorrichtungen jedes Bereitschaftsboots und eine Erprobung jeder Aussetz- und Einholvorrichtung, einschließlich Überbelastungsprüfungen, Prüfungen zur Feststellung der Fier- und Einholgeschwindigkeiten sowie Sicherstellung, dass jedes Bereitschaftsboot zu Wasser gefiert und eingeholt werden kann, wenn das Schiff seinen geringsten Betriebstiefgang aufweist, wobei das Aussetzen während der Fahrt bei einer Geschwindigkeit von 5 Knoten erfolgt (Regeln III/14, 17 und 31 SOLAS 74/88; Abschnitt 6.1 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.24 eine Erprobung, ob der Motor des Bereitschaftsboots (beziehungsweise der Bereitschaftsboote), sofern vorhanden, sich zufriedenstellend starten und sowohl in der Voraus- als auch in der Rückwärtsfahrt betreiben lässt (Regel III/19 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.25 eine Bestätigung dafür, dass sich Anschläge oder Tafeln in der Nähe der Überlebensfahrzeuge und ihrer Aussetzstationen und von Behältern, Halterungen oder ähnlichen Stauplätzen für Rettungsmittel befinden (Regeln III/9 und 20 SOLAS 74/88);
-

A.1140(31)

- (EI) 1.1.4.26 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Aufbewahrung sowie eine Prüfung der Funktion an Bord befindlicher tragbarer Geräte zur Nachrichtenübermittlung, sofern vorhanden, und von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) sowie von Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regeln II-2/12.2 und III/6 SOLAS 74/88/08);
- (EI) 1.1.4.27 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Aufbewahrung der Raketen für den Notfall sowie des Leinenwurfgeräts, eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktionstüchtigkeit an Bord fest eingebauter Geräte zur Nachrichtenübermittlung, sofern vorhanden, sowie eine Erprobung der Bedieneinrichtung des Generalalarmsystems (Regeln III/6 und 18 SOLAS 74/00; Abschnitte 3.1, 7.1 und 7.2 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.28 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Verteilung und der Aufbewahrung der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten⁹, der Eintauchanzüge und der Wetterschutzanzüge (Regeln III/7 und 32 SOLAS 74/00/06; Abschnitte 2.1 bis 2.5 und 3.1 bis 3.3 LSA-Code);
- (EI) 1.1.4.29 eine Prüfung der Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich bei Speisung aus der Notstromquelle (Regeln II-1/43 und III/11 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.4.30 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Position sowie der Funktion der Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 COLREG 1972);
- (EI) 1.1.4.31 eine Prüfung, ob die Mindestsicherheitsabstände zwischen dem Steuer- und Magnetregelkompass einerseits und aller elektrischen Ausrüstung andererseits eingehalten werden (Regeln V/17 und 19 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.32 eine Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit der elektrischen und elektronischen Geräte auf oder in der Nähe der Kommandobrücke (Regel V/17 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.33 gegebenenfalls eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion der folgenden an Bord mitzuführenden Navigationssysteme (Regel V/19 SOLAS 74/00):
- (EI) 1.1.4.33.1 Magnetkompass, einschließlich Untersuchung des Anbringungsorts, der Beweglichkeit und der Beleuchtung, sowie Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.33.2 Seekarten und nautische Veröffentlichungen, die für die vorgesehene Reise erforderlich sind, sind vorhanden und wurden auf den neuesten Stand gebracht und, falls ein ECDIS eingesetzt wird, wurden die elektronischen Seekarten auf den neuesten Stand gebracht und das erforderliche Backup-System ist vorhanden und wurde auf den neuesten Stand gebracht (Regel V/19 SOLAS 74/00/09);
- (EI) 1.1.4.33.3 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem oder ein terrestrisches Funknavigationssystem;
- (EI) 1.1.4.33.4 Schallsignal-Empfangsanlage bei vollständig geschlossener Kommandobrücke;

⁹ SOLAS-Regel III/7.2.1.5 soll berücksichtigt werden.

-
- (EI) 1.1.4.33.5 soweit vorhanden, Einrichtung für den Nachrichtenaustausch mit dem Notrunderstand;
- (EI) 1.1.4.33.6 Magnetreservekompass;
- (EI) 1.1.4.33.7 Tagsignalscheinwerfer;
- (EI) 1.1.4.33.8 Echolotanlage;
- (EI) 1.1.4.33.9 Radaranlage(n), einschließlich einer Untersuchung des Wellenleiters und der Leitungen im Hinblick auf ihre Führung und ihren Schutz und des Anzeigergeräts zur Bestätigung der Beleuchtung, der ordnungsgemäßen Betriebsfähigkeit aller Bedieneinrichtungen und der Funktionen;
- (EI) 1.1.4.33.10 elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe oder automatische Radarbildauswerthilfe, soweit jeweils zutreffend, unter Verwendung der entsprechenden Prüfeinrichtungen;
- (EI) 1.1.4.33.11 Geräte zum Messen von Geschwindigkeit und Entfernung „durch das Wasser“ und „über Grund“;
- (EI) 1.1.4.33.12 Kursübermittlungsgerät zur Übermittlung von Kursinformationen an die Radaranlage, Plotthilfen und automatisches Schiffsidentifizierungssystem;
- (EI) 1.1.4.33.13 Automatisches Schiffsidentifizierungssystem;
- (EI) 1.1.4.33.14 Kreiselkompass, einschließlich Untersuchung der Ausrichtung des Mutter- und aller Tochterkreiselkompassse;
- (EI) 1.1.4.33.15 Ruderlagenanzeiger;
- (EI) 1.1.4.33.16 Propellerdrehzahlanzeiger;
- (EI) 1.1.4.33.17 Anzeigergerät für Betriebszustand, Drehzahl und Steigung des Propellers;
- (EI) 1.1.4.33.18 Gerät zum Anzeigen der Drehgeschwindigkeit;
- (EI) 1.1.4.33.19 Kursregel- oder Bahnführungssystem;
- (EI) 1.1.4.33.20 Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke (BNWAS);
- (EI) 1.1.4.34 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion des Schiffsdatenschreibers (Regel V/20 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.35 eine Prüfung der Aufzeichnungen zu der jährlichen Leistungsprüfung des Schiffsdatenschreibers (Regel V/18 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.36 eine Prüfung der Sicht von der Kommandobrücke (Regel V/22 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.4.37 eine Prüfung, ob ein gültiger Prüfbericht für das System für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen an Bord verfügbar ist (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (EI) 1.1.4.38 eine Prüfung des Vorhandenseins der Einrichtung für das Versetzen von Lotsen, des Zugangs zum Schiffsdeck und der zugehörigen Ausrüstung sowie Beleuchtung, eine Prüfung der Funktion Seen der Lotsenleitern und der kombinierten Vorrichtungen (Regel V/23 SOLAS 74/00/10);
- (EI) 1.1.4.39 eine Prüfung des Vorhandenseins von Mitteln zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08);
- (EI) 1.1.4.40 gegebenenfalls eine Prüfung des Vorhandenseins eines geeigneten Geräts zum Messen der Gas- beziehungsweise Sauerstoff-Konzentration in der Luft zusammen mit einer ausführlichen Gebrauchsanweisung (Regel VI/3 SOLAS 74/08).

- (EI) 1.1.5 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Tankschiffe soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.5.1 eine Prüfung des Deckschaumsystems, einschließlich der Vorräte an Schaummittel, und eine Erprobung im Hinblick darauf, dass die Mindestanzahl an Wasserstrahlen aus der Feuerlöschleitung mit dem vorgeschriebenen Druck erreicht wird (siehe (EI) 1.1.3.1), wenn das System in Betrieb ist (Regel II-2/10.8 SOLAS 74/00; Kap. 15 FSS-Code) (Regel II-2/61 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.5.2 eine Untersuchung des Inertgassystems (Regel II-2/4.5.5 SOLAS 74/00/14; Kap. 15 FSS-Code) (Regel II-2/62 SOLAS 74/88) und insbesondere:
- (EI) 1.1.5.2.1 eine Untersuchung des Außenzustands im Hinblick auf Anzeichen von Gas- oder Abwasserlecks;
- (EI) 1.1.5.2.2 eine Bestätigung der ordnungsgemäßen Funktion beider Inertgasgebläse;
- (EI) 1.1.5.2.3 eine Beobachtung des Betriebs des Lüftungssystems des Raumes, in dem sich das Abgasreinigungssystem befindet;
- (EI) 1.1.5.2.4 eine Prüfung des Wasserschlosses an Deck im Hinblick auf das selbsttätige Befüllen und Entleeren sowie der Einrichtungen zum Schutz des Systems gegen Einfrieren;
- (EI) 1.1.5.2.5 ist ein Doppelblock- oder Entlüftungsventil eingebaut, eine Prüfung des automatischen Betriebs der Block- und Entlüftungsventile bei einem Abfall in der Stromversorgung;
- (EI) 1.1.5.2.6 werden zwei Absperrventile in Reihe mit einem zwischengelagerten Entlüftungsventil als Rückschlagvorrichtungen verwendet, eine Prüfung des automatischen Betriebs des Entlüftungsventils und des Alarms bei einer Funktionsstörung/Fehlbedienung der Ventile;
- (EI) 1.1.5.2.7 eine Untersuchung der Funktionsfähigkeit aller fernbedienten oder automatisch gesteuerten Ventile und insbesondere der Rauchgas-Absperrrichtungen;
- (EI) 1.1.5.2.8 eine Beobachtung einer Prüfung der Verriegelungsfunktion von Rußgebläsen;
- (EI) 1.1.5.2.9 eine Beobachtung, ob das Gasdruckregelventil automatisch schließt, wenn die Inertgasgebläse gesichert werden;
- (EI) 1.1.5.2.10 eine Prüfung der Vorrichtungen zum Trennen des Ladetanks, der nicht inertisiert wird, von der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.11 eine Prüfung der Alarmeinrichtungen der zwei Sauerstoffsensoren, die sich in dem Raum oder den Räumen befinden, die das Inertgassystem enthalten;
- (EI) 1.1.5.2.12 soweit dies praktisch durchführbar ist, eine Prüfung der folgenden Alarmeinrichtungen und Sicherheitseinrichtungen des Inertgassystems, soweit erforderlich unter Verwendung simulierter Szenarien:
- (EI) 1.1.5.2.12.1 hoher Sauerstoffgehalt des Gases in der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.12.2 niedriger Gasdruck in der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.12.3 niedriger Versorgungsdruck zum Wasserschloss an Deck;
- (EI) 1.1.5.2.12.4 hohe Gastemperatur in der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.12.5 niedriger Wasserdruck oder zu geringer Wasserzufluss;
- (EI) 1.1.5.2.12.6 Genauigkeit der tragbaren und fest eingebauten Sauerstoffmesseinrichtungen unter Verwendung von Kalibriergas;
- (EI) 1.1.5.2.12.7 hoher Wasserstand im Abgasreinigungssystem;

-
- (EI) 1.1.5.2.12.8 Ausfall der Inertgasgebläse;
- (EI) 1.1.5.2.12.9 Ausfall der Stromversorgung des selbsttätigen Steuer- und Regelsystems des Gasregelventils und der Instrumente zur durchgängigen Anzeige und fortlaufenden Aufzeichnung des Drucks und des Sauerstoffgehalts in der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.12.10 hoher Gasdruck in der Inertgasleitung;
- (EI) 1.1.5.2.13 eine Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Inertgassystems nach Abschluss der vorstehend aufgeführten Prüfungen;
- (EI) 1.1.5.3 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für den Ladepumpenraum, dabei Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden und dass seine Bedieneinrichtungen eindeutig gekennzeichnet sind (Regel II-2/10.9 SOLAS 74/00; Kap. 5, 6, 7 und 8 FSS-Code, soweit jeweils zutreffend) und gegebenenfalls eine Prüfung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen;
- (EI) 1.1.5.4 eine Untersuchung des Schutzes des Ladepumpenraums und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellenden Ergebnissen abgeschlossen wurden (Regel II-2/4.5.10 SOLAS 74/00) (Regeln II-2/55 bis 58 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.5.5 bei allen Tankschiffen eine Untersuchung der Vorkehrungen für den Schutz der Ladetanks (Regeln II-2/4.5.3, 4.5.6 und 10.8 SOLAS 74/00/10/15; Kap. 14 und 15 FSS-Code) (Regeln II-2/60 und 62 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.5.6 bei allen Tankschiffen, eine Prüfung des Vorhandenseins mindestens eines tragbaren Geräts zum Messen der Konzentration von Sauerstoff und eines Geräts zum Messen der Konzentration entzündbarer Dämpfe zusammen mit ausreichenden Ersatzteilen und geeigneter Vorrichtungen für die Kalibrierung solcher Geräte (Regel II-2/4.5.7.1 SOLAS 74/10);
- (EI) 1.1.5.7 eine Untersuchung der Einrichtungen für die Gasmessung in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen, einschließlich der Ausrüstung mit fest eingebauten Gasentnahmeleitungen, soweit erforderlich (Regel II-2/4.5.7.2 SOLAS 74/10);
- (EI) 1.1.5.8 im Falle von Öltankschiffen von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, eine Untersuchung des fest eingebauten Systems zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas in allen Ballasttanks und Leerräumen von Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen neben den Ladetanks, einschließlich des Vorpiektanks und aller sonstigen Tanks und Räume unterhalb des Schottendecks neben den Ladetanks und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden (Regel II-2/4.5.7.3 SOLAS 74/10 und Kap. 16 FSS-Code).
- (EI) 1.1.6 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.6.1 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IGF-Code);
- (EI) 1.1.6.2 eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Feuerlöschpumpe und ihres Arbeitsdrucks im Verhältnis zu dem Wassersprühsystem, soweit dieses Teil des Feuerlöschleitungssystems ist (Absatz 11.4.1 IGF-Code);
-

A.1140(31)

- (EI) 1.1.6.3 eine Untersuchung der Absperrventile der Feuerlöschleitung, falls der beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 11.4.2 IGF-Code);
- (EI) 1.1.6.4 eine Untersuchung der Wassersprühanlage für den beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck, einschließlich Fernbedienung (Absatz 11.5 IGF-Code);
- (EI) 1.1.6.5 eine Untersuchung des fest eingebauten Pulver-Feuerlöschsystems für den Bereich der Bunkerstation (Absatz 11.6.1 IGF-Code);
- (EI) 1.1.6.6 eine Untersuchung des tragbaren Pulverlöschers (Absatz 11.6.2 IGF-Code);
- (EI) 1.1.6.7 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems (Absatz 11.7 IGF-Code).
- (EI) 1.1.7 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Überprüfung, ob die erforderlichen Unterlagen an Bord mitgeführt werden, Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.7.1 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzpläne ständig aushängen oder alternativ Notfall-Handbücher vorhanden sind und dass ein Doppel der Pläne oder Handbücher in einem auffallend gekennzeichneten wetterdichten Behälter außerhalb des Deckshauses des Schiffes verfügbar ist (Regel II-2/15.2.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/20 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.7.2 eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltungspläne vorhanden sind (Regeln II-2/14.2.2 und 14.4 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.7.3 eine Bestätigung dafür, dass die Ausbildungshandbücher und die Brandsicherheits-Betriebshandbücher vorhanden sind (Regeln II-2/15.2.3, 16.2 und 16.3 SOLAS 74/00/14);
- (EI) 1.1.7.4 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord befinden (Regeln II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06);
- (EI) 1.1.7.5 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Schiff über eine Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter verfügt (Regel II-2/19.4 SOLAS 74/00/08) (Regel II-2/54(3) SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.7.6 eine Bestätigung dafür, dass für jede Person an Bord Anweisungen für den Notfall zur Verfügung stehen, dass die Sicherheitsrolle an deutlich sichtbaren Stellen angebracht ist und dass sie in einer Sprache abgefasst sind, die die Personen an Bord verstehen (Regeln III/8 und 37 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.7.7 eine Bestätigung dafür, dass die schiffsspezifischen Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser vorhanden sind (Regel III/17-1 SOLAS 74/12);
- (EI) 1.1.7.8 eine Bestätigung dafür, dass das Ausbildungshandbuch und die Ausbildungshilfen für die Rettungsmittel vorhanden sind und in der Arbeitssprache des Schiffes zur Verfügung stehen (Regel III/35 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.7.9 eine Bestätigung dafür, dass die Anleitungen für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord vorhanden sind (Regel III/36 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.7.10 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle oder eine Kurve zu der Restabweichung des Magnetkompasses vorhanden ist und dass ein Diagramm der Blindsektoren der Radaranlagen angezeigt wird (Regel V/19 SOLAS 74/00);

- (EI) 1.1.7.11 eine Prüfung, ob Betriebshandbücher und gegebenenfalls Handbücher für die Unterhaltung der gesamten Navigationsausrüstung vorhanden sind (Regel V/16 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.7.12 eine Prüfung, ob Aufzeichnungen vorhanden sind, in denen alle etwaig in Dienst gestellten Lotsenleitern ausgewiesen sind (Regel V/23.2.4 SOLAS 74/10);
- (EI) 1.1.7.13 eine Prüfung, ob die für die vorgesehene Reise erforderlichen Karten und nautischen Veröffentlichungen vorhanden und auf den neuesten Stand gebracht worden sind (Regel V/27 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.7.14 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch und eine aktuelle Ausgabe des Bandes III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) vorhanden sind (Regel V/21 SOLAS 74/00/02);
- (EI) 1.1.7.15 eine Prüfung, ob Vorkehrungen dafür getroffen worden sind, Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung und täglichen Meldungen zu führen (Regel V/28 SOLAS 74/00/03);
- (EI) 1.1.7.16 eine Prüfung, ob eine bebilderte Tafel der von Schiffen, Flugzeugen oder Personen in Seenot zu benutzenden Rettungssignale verfügbar ist (Regel V/29 SOLAS 74/00);
- (EI) 1.1.7.17 eine Bestätigung dafür, dass eine lückenlose Stammdatendokumentation vorhanden ist (Regel XI-1/5 SOLAS 74/02).
- (EI) 1.1.8 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Tankschiffe soll die Überprüfung, ob die erforderlichen Unterlagen an Bord mitgeführt werden, Folgendes umfassen:
- (EI) 1.1.8.1 eine Bestätigung dafür, dass, soweit zutreffend, die Handbücher für das Inertgassystem vorhanden sind (Kap. 15 Absatz 2.2.5 FSS-Code) (Regel II-2/62.21 SOLAS 74/88);
- (EI) 1.1.8.2 eine Bestätigung dafür, dass die Betriebs- und Wartungsanweisungen für das fest eingebaute System zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas vorhanden sind (Regel II-2/4.5.7.3 SOLAS 74/10 und Kap. 16 FSS-Code).
- (EI) 1.1.9 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Erstbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (EI) 1.1.9.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis sollen das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und sein dazugehöriges Ausrüstungsverzeichnis (Muster E) erteilt werden.
- (EA) **1.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (EA) 1.2.1 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (EA) 1.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (EA) 1.2.1.2 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (EA) 1.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;

A.1140(31)

- (EA) 1.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (EA) 1.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (EA) 1.2.1.6 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (EA) 1.2.1.7 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (EA) 1.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (EA) 1.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (EA) 1.2.1.10 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (EA) 1.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (EA) 1.2.1.12 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (EA) 1.2.1.13 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (EA) 1.2.1.14 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung des Teils II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);¹⁰
- (EA) 1.2.1.15 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (EA) 1.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (EA) 1.2.1.17 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13(b) SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.1.18 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (EA) 1.2.1.19 eine Prüfung der Bemanning der Überlebensfahrzeuge und der Aufsicht über diese (Regel III/10 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.20 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord befinden (Regeln II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06);

¹⁰ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

-
- (EA) 1.2.1.21 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (EA) 1.2.1.22 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzpläne ständig aushängen oder alternativ Notfall-Handbücher bereitgestellt wurden und dass ein Doppel der Pläne oder Handbücher in einem auffallend gekennzeichneten wetterdichten Behälter außerhalb des Deckshauses des Schiffes verfügbar ist (Regel II-2/15.2.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/20 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltungspläne vorhanden sind (Regeln II-2/14.2.2 und 14.4 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.24 eine Bestätigung dafür, dass die Ausbildungshandbücher und die Brandsicherheits-Betriebshandbücher vorhanden sind (Regeln II-2/15.2.3, 16.2 und 16.3 SOLAS 74/00/14);
- (EA) 1.2.1.25 eine Prüfung, ob es an Bord seit der letzten Besichtigung zu einem Feuer gekommen ist, das den Betrieb des fest eingebauten Feuerlöschsystems oder der tragbaren Feuerlöscher erforderlich gemacht hat;
- (EA) 1.2.1.26 gegebenenfalls eine Prüfung, ob das Schiff über eine Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter verfügt (Regel II-2/19.4 SOLAS 74/00/08) (Regel II-2/54(3) SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.1.27 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass es eine besondere Liste, ein besonderes Verzeichnis oder einen besonderen Stauplan für die Beförderung gefährlicher Güter gibt (Regel VII/5(3) SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.1.28 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Handbücher für das Inertgassystem vorhanden sind und eine Prüfung, anhand der Aufzeichnungen über Druck und Sauerstoffgehalt, ob das Inertgassystem richtig bedient wird (Kap. 15 FSS-Code) (Regel II-2/62 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.1.29 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine Erklärung des Herstellers des Aussetz- und Einholsystems für Rettungsboote oder einer seiner Vertreter vorliegt, die den erfolgreichen Abschluss der Überholungsuntersuchung eines bestehenden Aussetz- und Einholsystems bestätigt, von dem festgestellt wurde, dass es den Absätzen 4.4.7.6.4 bis 4.4.7.6.6 des LSA-Codes entspricht oder alternativ, dass eine Annahmeerklärung für den Einbau eines Ersatzaussetz- und Einholsystems für ein bestehendes Rettungsboote vorhanden ist (Regel III/1.5 SOLAS 74/11; Abschnitt 4.4.7.6 LSA-Code);
- (EA) 1.2.1.30 eine Prüfung, ob Einträge im Schiffstagebuch vorgenommen werden (Regeln III/19 und 20 SOLAS 74/00/12) und insbesondere:
- (EA) 1.2.1.30.1 des Datums, an dem die letzte vollständige Musterung der Besatzung des Schiffes und die letzte Brandabwehrübung stattgefunden hat, sowie des Datums, an dem die letzte Übung zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen stattgefunden hat;
- (EA) 1.2.1.30.2 der Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass die Ausrüstung des Rettungsboots zu dieser Zeit untersucht und für vollständig befunden wurde;
- (EA) 1.2.1.30.3 der letzten Gelegenheit, zu der die Rettungsboote ausgeschwungen und jedes von ihnen zu Wasser gelassen wurde;
- (EA) 1.2.1.30.4 der Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass die Besatzungsmitglieder die entsprechende Ausbildung an Bord erhalten haben;
- (EA) 1.2.1.30.5 der Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass auf Reisen, auf denen Fahrgäste planmäßig länger als 24 Stunden an Bord sind, eine Musterung neu

- eingeschiffter Fahrgäste vor oder unmittelbar nach dem Auslaufen abgehalten worden ist;
- (EA) 1.2.1.31 eine Bestätigung dafür, dass das Ausbildungshandbuch und die Ausbildungshilfen für Rettungsmittel in der Arbeitssprache des Schiffes an Bord zur Verfügung stehen (Regel III/35 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.32 eine Bestätigung dafür, dass die Checkliste und die Anleitungen für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord sich an Bord befinden (Regel III/36 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.33 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle oder eine Kurve zu der Restabweichung des Magnetkompasses vorhanden ist, dass das Buch über die Abweichung des Kompasses ordnungsgemäß geführt wurde und dass ein Diagramm der Blindsektoren der Radaranlagen angezeigt wird (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.34 eine Prüfung, ob Betriebshandbücher und gegebenenfalls Handbücher für die Unterhaltung der gesamten Navigationsausrüstung vorhanden sind (Regel V/16 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.35 eine Prüfung, ob Seekarten und nautische Veröffentlichungen, die für die vorgesehene Reise erforderlich sind, vorhanden und auf den neuesten Stand gebracht worden sind und, falls elektronische Systeme verwendet werden, ob das erforderliche Backup-System vorhanden ist (Regel V/27 SOLAS 74/00/19);
- (EA) 1.2.1.36 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch und eine aktuelle Ausgabe des Bandes III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) vorhanden sind (Regel V/21 SOLAS 74/00/02);
- (EA) 1.2.1.37 eine Prüfung, ob Aufzeichnungen geführt werden, in denen alle etwaig in Dienst gestellten Lotsenleitern und alle etwaig durchgeführten Reparaturen ausgewiesen sind (Regel V/23.2.4 SOLAS 74/10);
- (EA) 1.2.1.38 Prüfung, ob eine bebilderte Tafel der von Schiffen, Flugzeugen oder Personen in Seenot zu benutzenden Rettungssignale verfügbar ist (Regel V/29 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.1.39 eine Prüfung, ob Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung und tägliche Meldungen geführt wurden (Regel V/28 SOLAS 74/00/03);
- (EA) 1.2.1.40 eine Bestätigung, ob eine lückenlose Stammdatendokumentation vorhanden ist (Regel XI-1/5 SOLAS 74/02);
- (EA) 1.2.1.41 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (EA) 1.2.2 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EA) 1.2.2.1 eine Untersuchung der Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitung, Anschlussstutzen, Feuerlöschschläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses sowie eine Prüfung, ob jede Feuerlöschpumpe, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe, gesondert bedienbar ist, so dass gleichzeitig zwei Wasserstrahlen aus verschiedenen Anschlussstutzen in jedem Teil des Schiffes abgegeben werden können, wobei der erforderliche Druck in der Feuerlöschleitung aufrechterhalten wird (Regel II-2/10.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 2 und 12 FSS-Code) (Regeln II-2/4 und 19 SOLAS 74/88);

- (EA) 1.2.2.2 bei Schiffen, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, eine Untersuchung der Wassernebel-Löschlanze und gegebenenfalls der mobilen Wassermonitore sowie aller erforderlichen Schläuche, Zubehörteile und allen benötigten Befestigungsmaterials (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (EA) 1.2.2.3 eine Prüfung des Vorhandenseins und eine stichprobenartige Untersuchung der tragbaren und nicht tragbaren Feuerlöscher (Regel II-2/10.3 SOLAS 74/00; Kap. 4 FSS-Code) (Regel II-2/6 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.4 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzausrüstungen einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer) und der Fluchttreter vollständig und in gutem Zustand sind, dass Flaschen, einschließlich der Reserveflaschen, etwaig vorgeschriebener umluftunabhängiger Atemschutzgeräte in geeigneter Weise befüllt sind und dass an Bord Einrichtungen zum Wiederbefüllen von Flaschen von Atemschutzgeräten, die während Übungen verwendet wurden, oder eine hinreichende Anzahl von Reserveflaschen vorhanden sind, um die verbrauchten zu ersetzen sowie dafür, dass explosionsgeschützte oder eigensichere tragbare Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) vorhanden sind (Regeln II-2/10.10, 13.3.4, 13.4.3 und 15.2.2 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);
- (EA) 1.2.2.5 eine Prüfung der Einsatzbereitschaft und Instandhaltung der Feuerlöschsysteme (Regel II-2/14 SOLAS 74/00) (Regel II-2/21 SOLAS 74/88/91);
- (EA) 1.2.2.6 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Maschinen-, Lade-, Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume, soweit jeweils zutreffend, und eine Bestätigung dafür, dass seine Bedienvorrichtung eindeutig gekennzeichnet ist (Regeln II-2/10.4, 10.5, 10.7.1, 10.7.2 und 20.6.1 SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regeln II-2/7 und 53 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.7 eine Untersuchung der Feuerlöscheinrichtungen und der besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Bestätigung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Öffnen und Schließen der Oberlichter, den Rauchabzug, das Schließen des Schornsteins und der Lüftungsöffnungen, das Schließen kraftbetriebener und anderer Türen, das Abstellen der Lüftung und von Kesseldruck- und Saugzuggebläsen und das Abstellen der Brennstoffpumpe und anderer Pumpen, die entzündbare flüssige Stoffe pumpen (Regeln II-2/5.2, 8.3, 9.5 und 10.5 SOLAS 74/00/12/14) (Regeln II-2/7 und 11 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.8 eine Prüfung, ob fest eingebaute Kohlendioxid-Feuerlöschsysteme zum Schutz der Maschinenräume und Ladepumpenräume, soweit zutreffend, über zwei getrennte Bedienelemente verfügen; eines für das Öffnen der Gasleitung und eines für die Freigabe des Gases aus dem Vorratsbehälter, wobei beide in einer Auslösestation untergebracht sein sollen, die deutlich erkennbar dem jeweiligen Raum zugeordnet ist (Regel II-2/10.4.1.5 SOLAS 74/08);
- (EA) 1.2.2.9 soweit durchführbar eine Untersuchung und soweit machbar eine Erprobung eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems und einer etwaigen Rauchmeldeanlage in der Absaugung (Regeln II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 und 20.4 SOLAS 74/00/10; Kap. 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/11, 13, 14, 53 und 54 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.10 eine Untersuchung der fest eingebauten Feuerlöschsysteme für Räume, die Farbe und/oder entzündbare flüssige Stoffe enthalten, und für Frittiergeräte

- in Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen (Regeln II-2/10.6.3 und 10.6.4 SOLAS 74/00; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regel II-2/18.7 SOLAS 74/88) (Kap. III Teil E BCH-Code);
- (EA) 1.2.2.11 eine Untersuchung der Hubschraubereinrichtungen (Regel II-2/18 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.12 eine Untersuchung der Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle und eine Erprobung des fernbedienten Schließens von Absperreinrichtungen für flüssigen Brennstoff und sonstige entzündbare Öle sowie der Fernbedien-Einrichtungen zum Schließen der Absperreinrichtungen an Tanks, die flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle enthalten (Regel II-2/4.2.2.3.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15.2.5 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.13 eine Untersuchung und Erprobung des Generalalarmsystems (Regel III/20 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.14 eine Untersuchung der Brandschutzvorkehrungen in Lade-, Fahrzeug- und Ro-Ro-Räumen, einschließlich Brandsicherheitseinrichtungen für Fahrzeugtransportschiffe, die Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, soweit jeweils zutreffend sowie, soweit dies praktisch durchführbar ist, eine Bestätigung dafür, dass die Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen funktionsfähig sind (Regeln II-2/10.7.1, 10.7.2, 20.2.1, 20.3, 20.6.2, 20-1.2.1, 20-1.3 und 20-1.4 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/53 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.15 bei Fahrzeugtransportschiffen, die Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, eine Untersuchung und Erprobung der zur Feststellung des Brenngases geeigneten tragbaren Gasspürgeräte (Regeln II-2/20-1.2. und 20-1.5 SOLAS 74/00/14);
- (EA) 1.2.2.16 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Brandsicherheit oder von Rettungsmitteln und -vorrichtungen, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für Erprobung, Überprüfung und Instandhaltung (Regeln II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06);
- (EA) 1.2.2.17 gegebenenfalls eine Untersuchung der besonderen Vorkehrungen für die Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich einer Prüfung der elektrischen Ausrüstung und Leitungen, der Lüftung, des Vorhandenseins von Schutzkleidung und tragbaren Geräten sowie eine Erprobung der Wasserversorgung, der Lenzeinrichtungen und eines etwaigen Wassersprühsystems (Regel II-2/19 (außer 19.3.8, 19.3.10 und 19.4) SOLAS 74/00/08) (Regel II-2/54 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.18 eine Prüfung, ob für jede Person an Bord Anweisungen für den Notfall zur Verfügung stehen, ob Ausfertigungen der entsprechend auf den neuesten Stand gebrachten Sicherheitsrolle an deutlich sichtbaren Stellen angebracht sind und ob sie in einer Sprache abgefasst sind, die alle Personen an Bord verstehen, sowie eine Bestätigung dafür, dass sich in der Nähe der Überlebensfahrzeuge und ihrer Aussetzstationen Anschläge oder Tafeln befinden (Regeln III/8, 9 und 37 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.2.19 eine Prüfung, ob alle Teile der Rettungsmittel, bei denen dies ihr Auffinden auf See erleichtert, von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sind (Abschnitt 1.2.2.6 LSA-Code);

- (EA) 1.2.2.20 eine Untersuchung jedes Überlebensfahrzeugs, einschließlich seiner Ausrüstung, und, soweit eingebaut, des unter Last auszulösenden Aussetzmechanismus und der hydrostatischen Verriegelung sowie, bei aufblasbaren Rettungsflößen, der hydrostatischen Auslösevorrichtung und der Vorrichtung zum freien Aufschwimmen; eine Prüfung, ob das Verfallsdatum der Handfackeln nicht überschritten ist (Regeln III/16, 20 und 31 SOLAS 74/00; Abschnitte 2.5, 3.1 bis 3.3, 4.1.5, 4.4.7 und 4.4.8 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.21 bei Rettungsflößen, die für einen leichten Transport von einer Schiffsseite zur anderen bereitstehen, eine Überprüfung, dass sie eine Masse von weniger als 185 kg haben (Regel III/31.1 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.2.22 eine Prüfung, ob die in Aussetzvorrichtungen verwendeten Läufer in den vergangenen fünf Jahren regelmäßig einer Inspektion unterzogen und, sobald dies aufgrund ihres Verschleißes notwendig wurde, erneuert worden sind (Regel III/20 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.2.23 eine Untersuchung der Einbootungsvorrichtungen und der Aussetzvorrichtungen für jedes Überlebensfahrzeug; jedes Rettungsboot soll in die Einbootungsstellung abgesenkt werden oder, wenn die Stauposition der Einbootungsstellung entspricht, über eine kurze Strecke abgesenkt werden und, soweit praktisch durchführbar, soll eines der Überlebensfahrzeuge zu Wasser gefiert werden; die Funktionsfähigkeit der Aussetzvorrichtungen für mit Davits auszusetzende Rettungsflöße soll durch Vorführung nachgewiesen werden (Regeln III/11, 12, 13, 16, 20 und 31 SOLAS 74/00; Abschnitt 6.1 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.24 eine Prüfung, ob eine gründliche Untersuchung der Aussetzvorrichtungen, einschließlich dynamischem Test der Windenbremse, und eine Wartung der unter Last auszulösenden Vorrichtungen für das Aussetzen von Bereitschaftsbooten, einschließlich der Aussetzvorrichtungen für Frei-Fall-Rettungsboote und der selbsttätig öffnenden Auslösevorrichtungen für Rettungsflöße, die mit Davits auszusetzen sind, durchgeführt worden ist; die Funktionsprüfung von Frei-Fall-Rettungsbooten muss entweder im Wege eines Aussetzens im freien Fall nur mit der für ihren Einsatz erforderlichen Besatzung an Bord oder im Wege eines simulierten Aussetzvorgangs nach Maßgabe von MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1206/Rev.1 erfolgen (Regel III/ 20 SOLAS 74/00/12);
- (EA) 1.2.2.25 eine Untersuchung jedes Bereitschaftsboots, einschließlich seiner Ausrüstung; bei aufblasbaren Bereitschaftsbooten eine Bestätigung dafür, dass sie in vollständig aufgeblasenem Zustand aufgestellt sind (Regeln III/14 und 31 SOLAS 74/88; Abschnitte 2.5 und 5.1 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.26 eine Bestätigung dafür, dass sich Anschläge oder Tafeln in der Nähe der Überlebensfahrzeuge, ihrer Aussetzstationen und von Behältern, Halterungen oder ähnlichen Stauplätzen für Rettungsmittel befinden (Regeln III/9 und 20 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.2.27 eine Untersuchung der Einbootungs- und Einholvorrichtungen für jedes Bereitschaftsboot; soweit praktisch durchführbar, soll das Bereitschaftsboot (beziehungsweise die Bereitschaftsboote) zu Wasser gefiert und sein Einholen vorgeführt werden (Regeln III/14, 17 und 31 SOLAS 74/00; Abschnitt 6.1 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.28 eine Prüfung, ob der Motor des Bereitschaftsboots (beziehungsweise der Bereitschaftsboote), sofern vorhanden, sich zufriedenstellend starten und sowohl in der Voraus- als auch in der Rückwärtsfahrt betreiben lässt;

A.1140(31)

- (EA) 1.2.2.29 eine Untersuchung und Prüfung der Funktion von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) und Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regel III/6 SOLAS 74/88/08);
- (EA) 1.2.2.30 eine Untersuchung des Leinenwurfgeräts und eine Prüfung, ob das Verfallsdatum seiner Raketen und der Notsignale des Schiffes nicht überschritten ist sowie eine Untersuchung und Prüfung der Funktion der Geräte zur Nachrichtenübermittlung an Bord sowie des Generalalarmsystems (Regeln II-2/12.2 und III/6 und 18 SOLAS 74/00; Abschnitte 3.1, 7.1 und 7.2 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.31 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Verteilung, der Aufbewahrung und des Zustands der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten¹¹ und ihrer Pfeifen und Leuchten, der Eintauchanzüge und der Wetterschutzanzüge sowie eine Prüfung, ob das Verfallsdatum ihrer zugehörigen Batterien nicht überschritten ist (Regeln III/7 und 32 SOLAS 74/88/06; Abschnitte 2.1 bis 2.5 und 3.1 bis 3.3 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.32 eine Prüfung, ob Eintauchanzüge, die dafür bestimmt sind, in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen zu werden, in geeigneter Weise gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.3.1 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.33 eine Prüfung der Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich bei Speisung aus der Notstromquelle (Regel II-1/42 oder 43 und Regel III/11 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.2.34 eine Prüfung, ob die vorgeschriebenen Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen in Ordnung sind (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 COLREG 1972);
- (EA) 1.2.2.35 eine Prüfung, ob die folgende Navigationsausrüstung, soweit zutreffend, betriebsfähig ist: Tagsignalscheinwerfer, Magnetregelkompass, Kursübermittlungsgerät, Kreiselkompass, Tochterkreiselkompass, Radaranlage(n), elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe (n) oder automatische Radarbildauswerthilfe(n), Echolotanlage, Gerät(e) zum Messen von Geschwindigkeit und zurückgelegter Entfernung, Ruderlagenanzeiger, Propellerdrehzahlanzeiger, Gerät zur Anzeige der Steigung und Betriebsweise des Verstellpropellers, Drehgeschwindigkeitsanzeiger, Kursüberwachungs- oder Bahnführungssystem, Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem (GNSS), terrestrisches Funknavigationssystem und Schallsignal-Empfangsanlage, Einrichtung für den Nachrichtenaustausch mit dem Notrunderstand, Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung, Vorrichtung zum Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte, gegebenenfalls ein BNWAS und ein ECDIS, einschließlich gegebenenfalls Ersatzvorrichtungen; Ausrüstung, die nicht geprüft werden kann, wenn das Schiff im Hafen liegt, soll anhand der Aufzeichnungen überprüft werden (Regel V/19 SOLAS 74/00/09/13);
- (EA) 1.2.2.36 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch verfügbar ist (Regel V/21 SOLAS 74/00);
- (EA) 1.2.2.37 eine Prüfung des wechselweisen Ausbringens der Schiffsevakuierungssysteme (MES) (Regel III/20.8.2 SOLAS 74/88; Abschnitt 6.2.2.2 LSA-Code);
- (EA) 1.2.2.38 eine Prüfung des Vorhandenseins, der Spezifikationen, der Funktion und der jährlichen Leistungsprüfung des Schiffsdatenschreibers, sofern vorhanden (Regel V/20 SOLAS 74/00/04);

¹¹ SOLAS-Regel III/7.2.1.5 soll berücksichtigt werden.

- (EA) 1.2.2.39 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion des automatischen Schiffsidentifizierungssystems, sofern vorhanden, und ob die jährliche Prüfung durchgeführt wurde und eine Abschrift des Prüfberichts an Bord mitgeführt wird (Regeln V/18.9 und 19 SOLAS 74/00/04/10);
- (EA) 1.2.2.40 eine Prüfung, ob ein gültiger Prüfbericht für das System für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen an Bord verfügbar ist, sofern ein solches vorhanden ist (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (EA) 1.2.2.41 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der Lotsenleitern und der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen (Regel V/23 SOLAS 74/00/10);
- (EA) 1.2.2.42 eine Prüfung, ob die Mittel zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen, soweit zutreffend, in einem zufriedenstellenden Zustand sind (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08);
- (EA) 1.2.2.43 gegebenenfalls eine Prüfung des Vorhandenseins eines geeigneten Geräts zum Messen der Gas- beziehungsweise Sauerstoff-Konzentration in der Luft zusammen mit einer ausführlichen Gebrauchsanweisung (Regel VI/3 SOLAS 74/08);
- (EA) 1.2.2.44 eine Bestätigung dafür, dass die schiffsspezifischen Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser vorhanden sind (Regel III/17-1 SOLAS 74/12).
- (EA) 1.2.3 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Tankschiffe soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EA) 1.2.3.1 eine Prüfung des Deckschaumsystems, einschließlich der Vorräte an Schaummittel, und eine Erprobung im Hinblick darauf, dass die Mindestanzahl an Wasserstrahlen aus der Feuerlöschleitung mit dem vorgeschriebenen Druck erreicht wird (siehe (EA) 1.2.2.1), wenn das System in Betrieb ist (Regel II-2/10.8 SOLAS 74/00; Kap. 14 FSS-Code) (Regel II-2/61 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.3.2 eine Untersuchung des Inertgassystems (Regel II-2/4.5.5 SOLAS 74/00/14; Kap. 15 FSS-Code) (Regel II-2/62 SOLAS 74/88) und insbesondere:
- (EA) 1.2.3.2.1 eine Untersuchung des Außenzustands im Hinblick auf Anzeichen von Gas- oder Abwasserlecks;
- (EA) 1.2.3.2.2 eine Bestätigung der ordnungsgemäßen Funktion beider Inertgasgebläse;
- (EA) 1.2.3.2.3 eine Beobachtung des Betrieb des Lüftungssystems des Raumes, in dem sich das Abgasreinigungssystem befindet;
- (EA) 1.2.3.2.4 eine Prüfung des Wasserschlosses an Deck im Hinblick auf das selbsttätige Befüllen und Entleeren sowie der Einrichtungen zum Schutz des Systems gegen Einfrieren;
- (EA) 1.2.3.2.5 ist ein Doppelblock- oder Entlüftungsventil eingebaut, eine Prüfung des automatischen Betriebs der Block- und Entlüftungsventile bei einem Abfall in der Stromversorgung;
- (EA) 1.2.3.2.6 werden zwei Absperrventile in Reihe mit einem zwischengelagerten Entlüftungsventil als Rückschlagvorrichtungen verwendet, eine Prüfung des automatischen Betriebs des Entlüftungsventils und des Alarms bei einer Funktionsstörung/Fehlbedienung der Ventile;

A.1140(31)

- (EA) 1.2.3.2.7 eine Untersuchung der Funktionsfähigkeit aller fernbedienten oder automatisch gesteuerten Ventile und insbesondere der Rauchgas-Absperrrichtungen;
- (EA) 1.2.3.2.8 eine Beobachtung einer Prüfung der Verriegelungsfunktion von Rußgebläsen;
- (EA) 1.2.3.2.9 eine Beobachtung, ob das Gasdruckregelventil automatisch schließt, wenn die Inertgasgebläse gesichert werden;
- (EA) 1.2.3.2.10 eine Prüfung der Vorrichtungen zum Trennen des Ladetanks, der nicht inertisiert wird, von der Inertgasleitung;
- (EA) 1.2.3.2.11 eine Prüfung der Alarmeinrichtungen der zwei Sauerstoffsensoren, die sich in dem Raum oder den Räumen befinden, die das Inertgassystem enthalten;
- (EA) 1.2.3.2.12 soweit dies praktisch durchführbar ist, eine Prüfung der folgenden Alarmeinrichtungen und Sicherheitseinrichtungen des Inertgassystems, soweit erforderlich unter Verwendung simulierter Szenarien:
 - (EA) 1.2.3.2.12.1 hoher Sauerstoffgehalt des Gases in der Inertgasleitung;
 - (EA) 1.2.3.2.12.2 niedriger Gasdruck in der Inertgasleitung;
 - (EA) 1.2.3.2.12.3 niedriger Versorgungsdruck zum Wasserschloss an Deck;
 - (EA) 1.2.3.2.12.4 hohe Gastemperatur in der Inertgasleitung;
 - (EA) 1.2.3.2.12.5 niedriger Wasserdruck oder zu geringer Wasserzufluss;
 - (EA) 1.2.3.2.12.6 Genauigkeit der tragbaren und fest eingebauten Sauerstoffmesseinrichtungen unter Verwendung von Kalibriergas;
 - (EA) 1.2.3.2.12.7 hoher Wasserstand im Abgasreinigungssystem;
 - (EA) 1.2.3.2.12.8 Ausfall der Inertgasgebläse;
 - (EA) 1.2.3.2.12.9 Ausfall der Stromversorgung des selbsttätigen Steuer- und Regelsystems des Gasregelventils und der Instrumente zur durchgängigen Anzeige und fortlaufenden Aufzeichnung des Drucks und des Sauerstoffgehalts in der Inertgasleitung;
 - (EA) 1.2.3.2.12.10 hoher Gasdruck in der Inertgasleitung;
- (EA) 1.2.3.3 soweit praktisch durchführbar, eine Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Inertgassystems nach Abschluss der vorstehend aufgeführten Prüfungen (Kap. 15 FSS-Code) (Regel II-2/62 SOLAS 74/88);
- (EA) 1.2.3.4 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Ladepumpenräume (Regel II-2/10.9 SOLAS 74/00) (Regel II-2/63 SOLAS 74/88) und Bestätigung, soweit praktisch durchführbar und angemessen, der Funktionsfähigkeit der Fernbedien-Einrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen;
- (EA) 1.2.3.5 bei allen Tankschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins mindestens eines tragbaren Geräts zum Messen der Konzentration von Sauerstoff und eines Geräts zum Messen der Konzentration entzündbarer Dämpfe zusammen mit ausreichenden Ersatzteilen und geeigneter Vorrichtungen für die Kalibrierung solcher Geräte (Regel II-2/4.5.7.1 SOLAS 74/10);
- (EA) 1.2.3.6 eine Untersuchung der Einrichtungen für die Gasmessung in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen, einschließlich der Ausrüstung mit fest eingebauten Gasentnahmeleitungen, soweit erforderlich (Regel II-2/4.5.7.2 SOLAS 74/10);
- (EA) 1.2.3.7 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, und Erprobung des fest eingebauten Systems zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas (Regel II-2/4.5.7.3 SOLAS 74/10 und Kap. 16 FSS-Code);

- (EA) 1.2.3.8 eine Prüfung des Zustands und der Funktion der Wassersprüh- und Luftversorgungssysteme in vollständig geschlossenen Rettungsbooten mit eigenem Luftversorgungssystem (Abschnitte 4.4 und 4.6 bis 4.9 LSA-Code);
- (EA) 1.2.3.9 eine Prüfung des Schutzes des Ladepumpenraums (Regel II-2/4.5.10 SOLAS 74/00) und insbesondere:
- (EA) 1.2.3.9.1 eine Prüfung der Temperaturfühler an den Stopfbuchsen am Schott und der Alarmeinrichtungen;
- (EA) 1.2.3.9.2 eine Prüfung der Kopplung der Beleuchtung mit der Lüftung;
- (EA) 1.2.3.9.3 eine Prüfung des Gasspürsystems;
- (EA) 1.2.3.9.4 eine Prüfung der Überwachungs- und Alarmeinrichtungen für den Bilgenstand.
- (EA) 1.2.4 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EA) 1.2.4.1 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.2 eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Feuerlöschpumpe und ihres Arbeitsdrucks im Verhältnis zu dem Wassersprühsystem, soweit dieses Teil des Feuerlöschleitungssystems ist (Absatz 11.4.1 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.3 eine Untersuchung der Absperrventile der Feuerlöschleitung, falls der beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 11.4.2 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.4 eine Untersuchung des Wassersprühsystems für Kühlung, Brandschutz und den Schutz der Besatzung (Absatz 11.5 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.6 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems (Absatz 11.7 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.7 eine Untersuchung des fest eingebauten Pulver-Feuerlöschsystems für den Bereich der Bunkerstation (Absatz 11.6.1 IGF-Code);
- (EA) 1.2.4.8 eine Untersuchung des tragbaren Pulverlöschers (Absatz 11.6.2 IGF-Code).
- (EA) 1.2.5 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (EA) 1.2.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigt werden;
- (EA) 1.2.5.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (EP) **1.3 Regelmäßige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.4
- (EP) 1.3.1 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (EP) 1.3.1.1 die Bestimmungen von (EA) 1.2.1.
- (EP) 1.3.2 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die regelmäßige Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EP) 1.3.2.1 die Bestimmungen von (EA) 1.2.2;

- (EP) 1.3.2.2 eine Bestätigung, während der Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Maschinen-, Lade-, Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume dafür, dass, soweit jeweils zutreffend, ein etwaiges Schaummittel und die CO₂-Kapazität geprüft worden sind und dass die Verteilerrohre sich als frei von Fremdkörpern erwiesen haben (Regeln II-2/10.4, 10.5, 10.7.1, 10.7.2 und 20.6.1 SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regeln II-2/7 und 53 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.3 eine Erprobung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Öffnen und Schließen der Oberlichter, den Rauchabzug, das Schließen des Schornsteins und der Lüftungsöffnungen, das Schließen kraftbetriebener und anderer Türen, das Abstellen der Lüftung und von Kesseldruck- und Saugzuggebläsen und das Abstellen der Brennstoffpumpe und anderer Pumpen, die entzündbare flüssige Stoffe pumpen (Regeln II-2/5.2, 8.3, 9.5 und 10.5 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/11 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.4 eine Erprobung eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems und einer etwaigen Rauchmeldeanlage in der Absaugung s (Regeln II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 und 20.4 SOLAS 74/00/10; Kap. 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/11, 13, 14, 53 und 54 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.5 soweit machbar, eine Erprobung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für Räume, die Farbe und/oder entzündbare flüssige Stoffe enthalten, und für Frittiergeräte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen (Regeln II-2/10.6.3 und 10.6.4 SOLAS 74/00; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regel II-2/18.7 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.6 eine Erprobung des fernbedienten Schließens von Absperreinrichtungen für flüssigen Brennstoff und sonstige entzündbare Öle sowie der Fernbedien-Einrichtungen zum Schließen der Absperreinrichtungen an Tanks, die flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle enthalten (Regel II-2/4.2.2.3.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15.2.5 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.7 eine Erprobung der Funktion der Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen für die Lade-, Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume (Regeln II-2/5.2 und 20.3 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/53 SOLAS 74/88);
- (EP) 1.3.2.8 soweit machbar, eine Erprobung der Hubschraubereinrichtungen (Regel II-2/18 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88).
- (EP) 1.3.3 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Tankschiffe soll die regelmäßige Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EP) 1.3.3.1 die Bestimmungen von (EA) 1.2.3;
- (EP) 1.3.3.2 eine Bestätigung, während der Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Ladepumpenräume dafür, dass, soweit zutreffend, etwaige Schaummittel geprüft worden sind und dass die Verteilerrohre sich als frei von Fremdkörpern erwiesen haben (Regel II-2/10.9 SOLAS 74/00; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regel II-2/63 SOLAS 74/88) und eine Prüfung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen.
- (EP) 1.3.4 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die regelmäßige Besichtigung Folgendes umfassen:
- (EP) 1.3.4.1 die Bestimmungen von (EA) 1.2.4.

- (EP) 1.3.5 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die regelmäßige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (EP) 1.3.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigt werden;
- (EP) 1.3.5.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (ER) **1.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (ER) 1.4.1 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (ER) 1.4.1.1 die Bestimmungen von (EA) 1.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe.
- (ER) 1.4.2 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (ER) 1.4.2.1 die Bestimmungen von (EP) 1.3.2;
- (ER) 1.4.2.2 bei Schiffen, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, eine Erprobung, ob die mobilen Wassermonitore sicher mit dem Schiffskörper verbunden werden können, damit sie sicher und wirksam betrieben werden können und eine Erprobung, ob die Wasserstrahlen der mobilen Wassermonitore die obere Containerlage erreichen, wenn alle erforderlichen Monitore und Wasserstrahlen aus Feuerlöschschläuchen gleichzeitig betrieben beziehungsweise abgegeben werden (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14).
- (ER) 1.4.3 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Tankschiffe soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (ER) 1.4.3.1 die Bestimmungen von (EP) 1.3.3;
- (ER) 1.4.3.2 eine Untersuchung des Innenzustands des Wasserschlosses an Deck für das Inertgassystem und Prüfung des Zustands des Rückschlagventils (Kap. 15 Absätze 2.2.3.1 und 2.3.1.6.2 FSS-Code) (Regel II-2/62 SOLAS 74/88).
- (ER) 1.4.4 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (ER) 1.4.4.1 die Bestimmungen von (EP) 1.3.4.
- (ER) 1.4.5 In Bezug auf die Rettungsmittel und die weitere Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (ER) 1.4.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe erteilt werden.
- (C) **2 Leitlinien für die Besichtigung für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe**
- (CI) **2.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (CI) 2.1.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:

A.1140(31)

- (CI) 2.1.1.1 eine Untersuchung der Pläne für den Schiffskörper (Regeln II-1/11, 12-1, 14, 18 und 19 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/9, 10, 11, 12, 13-1, 15, 15-1,16 und 16-1 SOLAS 74/06);
- (CI) 2.1.1.2 eine Untersuchung der Pläne zur Überprüfung, ob Massengutschiffe von 150 m Länge und darüber den geltenden baulichen Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Stelle entsprechen oder die innerstaatlichen Normen der Verwaltung einhalten, die den Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffsbauvorschriften für Massengutschiffe und Öltankschiffe entsprechen (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10);
- (CI) 2.1.1.3 eine Untersuchung der Pläne für die Lenzpumpen- und Lenzsysteme (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/35-1 und II-2/20.6.1.4 SOLAS 74/05/08/09);
- (CI) 2.1.1.4 eine Untersuchung der Stabilitätsunterlagen und der Lecksicherheitspläne (Regeln II-1/22, 23-1 und 25-8 SOLAS 74/88/00) (Regeln II-1/5, 5-1 und 19 SOLAS 74/06/08; Kap. 1, 2 und 3 IS-Code);
- (CI) 2.1.1.5 eine Untersuchung der Pläne für die Maschinenanlagen (Regeln II-1/26 bis 36 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.6 eine Untersuchung der Pläne für die elektrischen Anlagen (Regeln II-1/40, 41,43, 44 und 45 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.7 gegebenenfalls eine Untersuchung der genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen (Regeln II-1/55 und II-2/17 SOLAS 74/00/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (CI) 2.1.1.8 eine Untersuchung der Pläne für die zeitweise unbesetzten Maschinenräume (Regel II-2/4.2.5 SOLAS 74/00) (Regeln II-1/46 bis 53 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.9 eine Untersuchung der Pläne für den baulichen Brandschutz, einschließlich der Lüftungssysteme, in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen sowie von Brennstoff- und Schmierölsystemen (Regeln II-2/4.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, 4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.3, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 9.7.6, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5 und 17 SOLAS 74/00/12/14) (Regeln II-2/42 bis 52 (außer 45 und 51) SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.10 eine Untersuchung der Pläne für den baulichen Brandschutz, einschließlich der Lüftungssysteme, in Laderäumen (Regeln II-2/5.2, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.6, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1, 20.3, 20-1.2.1, 20-1.3 und 20-1.4 SOLAS 74/00/15) (Regeln II-2/42 bis 54 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.11 eine Untersuchung der Pläne für die Fluchtmöglichkeiten (Regeln II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 und 13.6 SOLAS 74/00/14; Kap. 13 Absatz 3 FSS-Code) (Regel II-2/45 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.12 eine Untersuchung der Pläne für die Vorkehrungen für gasförmigen Brennstoff für Wirtschaftszwecke (Regel II-2/4.3 SOLAS 74/00) (Regel II-2/51 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.13 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Öffnungen in der Außenhaut, die sich unterhalb des Freiborddecks befinden (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (CI) 2.1.1.14 eine Untersuchung der Pläne für Hubschraubereinrichtungen bei Schiffen, die mit solchen Einrichtungen ausgestattet sind (Regel II-2/18 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.1.15 eine Untersuchung des Ladungssicherungshandbuchs bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02);

-
- (C) 2.1.1.16 eine Prüfung des Ladungshandbuchs für die Beförderung von Ladung als Massengut (Regel VI/7 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.1.17 eine Untersuchung des Ladungsrechners für Massengutschiffe von 150 m Länge oder darüber (Regel XII/11 SOLAS 74/97/04);
- (C) 2.1.1.18 eine Bestätigung dafür, dass Massengutschiffe, soweit anwendbar, den Vorschriften zur Leckstabilität und baulichen Festigkeit bei geflutetem Laderaum beziehungsweise bei gefluteten Laderäumen sowie anderen baulichen Vorschriften entsprechen (Regeln XII/3, 4, 5 und 6 SOLAS 74/97/04);
- (C) 2.1.1.19 eine Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Bilgenalarmgeräte aller Laderäume und Ladeförderbandtunnel (Regel XII/9 SOLAS 74/97/04);
- (C) 2.1.1.20 eine Bestätigung dafür, dass das Schiff in Übereinstimmung mit den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder mit gleichwertigen innerstaatlichen Normen gebaut worden ist (Regel II-1/3-1 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.1.21 eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen sowie Doppelhüllenträume von Massengutschiffen von 150 m Länge oder darüber, soweit angezeigt, über ein Korrosionsschutzsystem verfügen (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/04/06);
- (C) 2.1.1.22 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen gegebenenfalls eine Untersuchung des Handbuchs über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden (Regel II-1/3-6(4) SOLAS 74/00/02/04);
- (C) 2.1.1.23 bei Massengutschiffen eine Prüfung der Einrichtungen für die Wasserstandsmelder für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume und ihrer akustischen und optischen Alarmeinrichtungen (Regel XII/12 SOLAS 74/02);
- (C) 2.1.1.24 bei Massengutschiffen eine Prüfung der Vorkehrungen betreffend die Verfügbarkeit von Lenz- und Pumpenanlagen, die vor dem Kollisionsschott liegen (Regel XII/13 SOLAS 74/02);
- (C) 2.1.1.25 eine Untersuchung der Berechnung und Zeichnungen betreffend die ausreichende Zugfestigkeit von Schlepp- und Festmacherausrüstung, um die sichere Durchführung sämtlicher dem normalen Schiffsbetrieb zuzuordnender Schlepp- und Festmacherarbeiten zu ermöglichen (Regel II-1/3-8 SOLAS 74/04);
- (C) 2.1.1.26 eine Prüfung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeigräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08).
- (C) 2.1.2 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die Untersuchung der Pläne und Ausführungen sollen die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe, Chemikalienschiffe und Gastankschiffe Folgendes umfassen:
- (C) 2.1.2.1 eine Untersuchung der Pläne für die Ruderanlage (Regel II-1/29 SOLAS 74/14);
- (C) 2.1.2.2 eine Untersuchung der Pläne für die elektrischen Anlagen (SOLAS 74/00 Regel II-1/43) (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.2.3 eine Untersuchung der Pläne für den baulichen Brandschutz (Regeln II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6.3 und 11.6 SOLAS 74/00/15) (Regeln II-2/55 bis 58 SOLAS 74/88);

A.1140(31)

- (C) 2.1.2.4 eine Untersuchung der Pläne für das Be- und Entlüften der Ladetanks, das Freispülen sowie das Gasfreimachen und andere Be- und Entlüftungsrichtungen und den Schutz der Konstruktion von Ladetanks gegen Überdruck oder Unterdruck (Regeln II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8, 11.6 und 16.3 SOLAS 74/00/15) (Regel II-2/59 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.2.5 eine Untersuchung der Pläne für den Zugang zum Bugbereich (Regel II-1/3-3 SOLAS 74/00/04);
- (C) 2.1.2.6 bei Tankschiffen mit mindestens 20 000 Tonnen Tragfähigkeit eine Untersuchung der Pläne für das Notschleppen (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/00/04);
- (C) 2.1.2.7 eine Prüfung des Zugangs zu Räumen im Ladungsbereich von Öltankschiffen (Regel II-1/12-2 SOLAS 74/88/92/00) (Regel II-1/3-6 SOLAS 74/04);
- (C) 2.1.2.8 eine Untersuchung der Pläne zur Überprüfung, ob Öltankschiffe von 150 m Länge und darüber den geltenden baulichen Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Stelle entsprechen, die den Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffsbauvorschriften für Massengutschiffe und Öltankschiffe genügen (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10).
- (C) 2.1.3 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die Untersuchung der Pläne und Ausführungen sollen die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, Folgendes umfassen:
 - (C) 2.1.3.1 eine Untersuchung der Pläne für das Brennstoffbehältersystem, die Kontrolle des Dampfraums von Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff, das Aufspüren von Gas, die Füllstandsanzeige, die Beladungsgrenzen von Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff und andere besondere Vorschriften (Kap. 5, 6, 7, 8 und 15 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.2 eine Untersuchung der Pläne für die Vorkehrungen auf dem Schiff (Kap. 5 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.3 eine Untersuchung der Pläne für Rohrleitungssysteme (Kap. 5, 6, 7 und 9 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.4 eine Untersuchung der Pläne für die Druckregelung (Kap. 6 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.5 eine Untersuchung der Pläne für die Überwachung der Atmosphäre (Kap. 6 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.6 eine Untersuchung der Pläne für die Maschinenanlagen (Kap. 10 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.7 eine Untersuchung der Pläne für den Brandschutz (Kap. 11.3 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.8 eine Untersuchung der Pläne für die Lüftungssysteme (Kap. 12 und 13 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.9 eine Untersuchung der Pläne für die elektrischen Anlagen (Kap. 12 und 14 IGF-Code);
 - (C) 2.1.3.10 eine Untersuchung der Pläne für die Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme (Kap. 15 IGF-Code).
- (C) 2.1.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
 - (C) 2.1.4.1 eine Bestätigung dafür, dass das Kollisionsschott bis zur Höhe des Freiborddecks wasserdicht ausgeführt ist, dass die Ventile, mit denen die Rohrleitungen versehen sind, die das Kollisionsschott durchbrechen, von einer Stelle

- oberhalb des Freiborddecks aus bedient werden können und dass keine Türen, Mannlöcher, Lüftungsschächte oder sonstige Öffnungen vorhanden sind (Regel II-1/11 SOLAS 74/88) (Regel II-1/12 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.2 eine Bestätigung in Übereinstimmung mit dem Besichtigungsplan dafür, dass Massengutschiffe von 150 m Länge und darüber, sofern angezeigt, den geltenden baulichen Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Stelle entsprechen oder die innerstaatlichen Normen der Verwaltung einhalten, die den Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffsbauvorschriften für Massengutschiffe und Öltankschiffe entsprechen (Regel II-1/3.10 SOLAS 74/10);
- (C) 2.1.4.3 eine Bestätigung dafür, dass die Schotte so gebaut und daraufhin geprüft sind, dass sie bis zur Höhe des Freiborddecks oder der Tauchgrenze, soweit jeweils zutreffend, wasserdicht sind (Regel II-1/14 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/10 und 11 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.4 eine Bestätigung dafür, dass jede wasserdichte Türe geprüft worden ist (Regel II-1/18 SOLAS 74/88) (Regel II-1/16 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.5 eine Bestätigung dafür, dass die Vorrichtungen zur Bedienung der wasserdichten Türen grundsätzlich den Vorschriften für Fahrgastschiffe entsprechen und eine Durchführung vergleichbarer Prüfungen (siehe (PI) 5.1.2.6 bis (PI) 5.1.2.8) (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13-1 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.6 eine Bestätigung der Wasserdichtigkeit von wasserdichten Decks und Schächten, Tunneln und Lüftern, indem diese einer Abspritzprobe oder einer Überflutungsprüfung unterzogen werden (Regel II-1/19 SOLAS 74/88) (Regel II-1/16-1 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.7 eine Bestätigung dafür, dass jede Lenzpumpe und das Lenzpumpensystem für jede wasserdichte Abteilung wirkungsvoll funktionieren (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (C) 2.1.4.8 eine Bestätigung dafür, dass das Lenzsystem auf dem Freiborddeck angeordneter geschlossener Laderäume wirkungsvoll funktioniert (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (C) 2.1.4.8.1 eine Sichtprüfung der Lenzeinrichtungen auf Verstopfung oder andere Schäden hin und Bestätigung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeugräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08);
- (C) 2.1.4.9 die Durchführung eines Krängungsversuchs, wenn dies vorgeschrieben ist (Regel II-1/22 SOLAS 74/88) (Regel II-1/5 SOLAS 74/06);
- (C) 2.1.4.10 eine Bestätigung dafür, dass die Maschinen, Kessel und sonstigen Druckbehälter, die dazugehörigen Rohrleitungssysteme und Armaturen so eingebaut und geschützt sind, dass jede Gefahr für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt wird; dabei sind bewegliche Teile, heiße Oberflächen und andere Gefahren gebührend zu berücksichtigen (Regel II-2/4.2 (außer 4.2.2.3.4 betreffend das fernbediente Schließen von Absperreinrichtungen, die Teil der Sicherheitsausrüstung sind) SOLAS 74/00/15) (Regeln II-1/26, 32,33 und 34 SOLAS 74/88) (Regel II-2/15 (außer 15.2.5) SOLAS 74/88/06);
- (C) 2.1.4.11 eine Bestätigung dafür, dass der normale Betrieb der Antriebsanlagen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden kann, selbst wenn eine der betriebswichtigen Hilfseinrichtungen ausfällt (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);

- (CI) 2.1.4.12 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen vorhanden sind, durch welche die Maschinenanlage ohne äußere Hilfe beim Totalausfall des Schiffes in Betrieb gesetzt werden kann (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.13 eine Bestätigung dafür, dass die Kessel, alle Teile der Maschinenanlage, alle Dampf-, hydraulischen, pneumatischen und sonstigen Systeme und die dazugehörigen Armaturen, die unter Innendruck stehen, geeigneten Erprobungen unterzogen worden sind, einschließlich einer Druckprobe, wie sie möglicherweise in den Vorschriften der Verwaltung oder der Klassifikationsgesellschaften festgelegt ist (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.14 eine Bestätigung des Vorhandenseins von Einrichtungen, die sicherstellen, dass die zulässige Drehzahl nicht überschritten wird, wo die Gefahr des Überdrehens von Maschinen besteht (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.15 eine Bestätigung dafür, dass, soweit dies praktisch durchführbar ist, in den Teilen der Haupt-, Hilfs- oder sonstigen Maschinen, die mit einem Innendruck belastet sind und die mit einem kritischen Überdruck belastet werden können, Überdruck-Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.16 eine Bestätigung dafür, dass Verbrennungsmotoren, soweit erforderlich, am Kurbelgehäuse mit Sicherheitseinrichtungen gegen Überdruck ausgestattet sind, um das Risiko einer Verletzung von Personal auf ein Mindestmaß zu beschränken (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.17 eine Bestätigung dafür, dass die als Hauptantrieb dienende Turbinenanlage und gegebenenfalls die als Hauptantrieb dienende Verbrennungsmotorenanlage und die Hilfsmaschinen über selbsttätige Abschalteneinrichtungen verfügen, die bei Störungen ansprechen, die schnell zu einem vollständigen Ausfall, einer ernsten Beschädigung oder einer Explosion führen könnten, zum Beispiel Schmierölmangel (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.18 eine Bestätigung und Aufzeichnung darüber, dass die Maschinenanlage imstande ist, in ausreichend kurzer Zeit die Richtung des Propellerschubs umzukehren und damit das Schiff auf angemessene Entfernung zum Stillstand zu bringen sowie über die Wirksamkeit von Zusatzeinrichtungen zum Manövrieren oder Stoppen des Schiffes¹² (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.4.19 eine Bestätigung dafür, dass die Hauptrudderanlage und die Hilfsrudderanlage so angeordnet sind, dass durch eine Störung einer von ihnen die andere nicht funktionsunfähig¹³ wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (CI) 2.1.4.20 eine Bestätigung dafür, dass jeder wesentliche Teil der Ruderanlage gegebenenfalls ständig geschmiert wird oder über Schmiereinrichtungen verfügt (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (CI) 2.1.4.21 eine Bestätigung dafür, dass an jedem Teil des hydraulischen Systems, das isoliert werden kann und in dem ein Druck vom Antrieb oder von außen aufgebracht werden kann, Sicherheitsventile angebracht sind und dass der Einstelldruck dieser Sicherheitsventile nicht höher ist als der Auslegungsdruck (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);

¹² Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahlantriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

¹³ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahlantriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

- (C) 2.1.4.22 eine Bestätigung dafür, dass die Hauptrudderanlage in der Lage ist, das Schiff bei höchster Dienstgeschwindigkeit voraus zu steuern und das Ruder von 35 Grad auf der einen Seite auf 35 Grad nach der anderen Seite zu legen, wenn das Schiff bei größtem Betriebstiefgang mit höchster Dienstgeschwindigkeit voraus fährt, und unter denselben Bedingungen in höchstens 28 Sekunden von 35 Grad auf der einen Seite auf 30 Grad nach der anderen Seite zu legen¹⁴ oder, wo es unzweckmäßig ist, die Einhaltung bei größtem Betriebstiefgang durch Vorführung nachzuweisen, bei einem alternativen für die Erprobung auf See zulässigen Beladungszustand¹⁵ (Regel II-1/29 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.23 eine Bestätigung dafür, dass die Hilfsrudderanlage imstande ist, das Schiff bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit zu steuern und im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden kann und das Ruder in höchstens 60 Sekunden von 15 Grad auf der einen Seite auf 15 Grad nach der anderen Seite zu legen, wenn das Schiff bei größtem Betriebstiefgang und mit halber Höchstgeschwindigkeit voraus oder 7 Knoten fährt, je nachdem, welcher Wert größer ist¹⁶, oder, wo dies unzweckmäßig ist, bei einem alternativen für die Erprobung auf See zulässigen Beladungszustand¹⁷ (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.24 eine Bestätigung dafür, dass die Kraftantriebseinheiten der Haupt- und Hilfsrudderanlage nach einem Energieausfall bei Wiederkehr der Energie selbsttätig wieder anlaufen, dass sie von der Kommandobrücke aus in Betrieb gesetzt werden können und dass bei einem Stromausfall bei einer der Kraftantriebseinheiten der Rudderanlage auf der Kommandobrücke ein akustisches und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.25 eine Bestätigung dafür, dass, wenn die Hauptrudderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten hat und keine Hilfsrudderanlage eingebaut ist, ein Fehler isoliert werden kann, so dass bei einem einzigen Ausfall in ihrem Rohrleitungssystem die Steuerfähigkeit aufrechterhalten oder rasch wiedergewonnen werden kann (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.26 eine Bestätigung dafür, dass die Steuerungssysteme für die Hauptrudderanlage sowohl von der Kommandobrücke als auch vom Rudermaschinenraum aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.27 eine Bestätigung dafür, dass, wenn die Hauptrudderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten hat und keine Hilfsrudderanlage eingebaut ist, die zwei unabhängigen Steuerungssysteme von der Kommandobrücke aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.28 eine Bestätigung dafür, dass das Steuerungssystem für die Hilfsrudderanlage im Rudermaschinenraum und, sofern für diese ein Kraftantrieb vorhanden ist, für die Bedienung von der Kommandobrücke aus zufriedenstellend funktioniert und dass dieses System von dem Steuerungssystem für die Hauptrudderanlage unabhängig ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);

¹⁴ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahltriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

¹⁵ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1536) verwiesen.

¹⁶ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahltriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

¹⁷ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1536) verwiesen.

- (C) 2.1.4.29 eine Bestätigung dafür, dass das Steuerungssystem für jedes von der Kommandobrücke aus bedienbare Steuerungssystem für die Haupt- und Hilfsru-
deranlage von einer Stelle auf der Kommandobrücke aus in Betrieb gesetzt werden kann, dass im Rudermaschinenraum Einrichtungen vorhanden sind, mit denen es von der Ruderanlage, die es bedient, abgetrennt werden kann und dass bei Ausfall der Energiezuführung auf der Kommandobrücke ein akustisches und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.30 eine Bestätigung dafür, dass die Stromkreise und die Steuerungssysteme der Ruderanlage mit ihren zugehörigen Teilen, Kabeln und Rohrleitungen, soweit durchführbar, über ihre gesamte Länge voneinander getrennt sind (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.31 eine Bestätigung dafür, dass die Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Rudermaschinenraum zufriedenstellend funktioniert und dass auf Schiffen mit Notruderständen ein Telefon oder eine andere Verständigungseinrichtung zur Weiterleitung von Kursangaben und zur Übermittlung vom Kompass optisch abgelesener Werte an den Notru-
derstand vorhanden ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14) (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.32 eine Bestätigung dafür, dass die Ruderlage unabhängig vom Steuerungssystem der Ruderanlage auf der Kommandobrücke angezeigt wird, wenn die Hauptruderanlage Kraftantrieb hat und dass diese Ruderlage im Rudermaschinenraum angezeigt wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14) (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.33 eine Bestätigung dafür, dass bei einer hydraulischen Ruderanlage die akustischen und optischen Alarmsignale auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum für jeden Hydrauliköl-Vorratsbehälter zufriedenstellend funktionieren und dass mindestens ein Kraftantriebssystem einschließlich des Vorratsbehälters leicht von einer Stelle innerhalb des Rudermaschinenraums aus mittels eines fest eingebauten Vorratstanks (der mit einem Inhaltsanzeiger ausgestattet ist) mit fest verlegten Rohrleitungen nachgefüllt werden kann (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.34 eine Bestätigung dafür, dass der Rudermaschinenraum leicht zugänglich und, soweit durchführbar, von den Maschinenräumen getrennt ist und dass er mit geeigneten Einrichtungen ausgestattet ist, um den Zugang während des Betriebs zu den Maschinen und Steuerungssystemen der Ruderanlage unter sicheren Bedingungen zu gewährleisten (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.4.35 eine Bestätigung dafür, dass bei einer elektrischen und elektro-hydraulischen Ruderanlage Geräte vorhanden sind, die den Betrieb der Motoren auf der Kommandobrücke und an einer Überwachungsstelle für die Hauptmaschinenanlage anzeigen und dass die Überlastungswarnanlage und die Warnanlage für die Störung in einer Phase bei einer Dreiphasenversorgung zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/30 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.36 eine Bestätigung dafür, dass die für Antrieb und Sicherheit des Schiffes betriebswichtigen Haupt- und Hilfsmaschinen über wirksame Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen verfügen (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.37 eine Bestätigung dafür, dass geeignete Bedienungseinrichtungen vorhanden sind, wenn eine Fernsteuerung der Antriebsmaschinen von der Kommandobrücke aus beabsichtigt ist, einschließlich, soweit erforderlich, Steuerungs-,

- Überwachungs-, Melde- und Alarmfunktionen sowie Sicherheitsmaßnahmen (Regel II-1/31 SOLAS 74/00/02);
- (C) 2.1.4.38 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen zur Bedienung der Haupt- und sonstiger Maschinen aus einem Maschinenkontrollraum zufriedenstellend sind (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.39 eine Bestätigung dafür, dass im Allgemeinen Einrichtungen vorhanden sind, die ein manuelles Umschalten der selbsttätigen Einrichtungen auf Handbetrieb ermöglichen, und dass ein Ausfall die Umschaltung auf Handbetrieb nicht verhindert (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.40 eine Bestätigung dafür, dass ölbefeuerte und Abgaskessel, nicht befeuerte Dampferzeuger, Dampfrohrleitungssysteme und Druckluftsysteme mit geeigneten Sicherheitsfunktionen ausgestattet sind (Regeln II-1/32, 33 und 34 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.41 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftung für die Maschinenräume in Betrieb ist (Regel II-1/35 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.42 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Maßnahmen zur Lärmvermeidung in Maschinenräumen wirksam sind (Regel II-1/36 SOLAS 74/88 und Regel II-1/3-12.2 SOLAS 74/12); oder eine Bestätigung dafür, dass das Schiff so gebaut ist, dass es zu einer Lärmreduzierung an Bord beiträgt und das Personal entsprechend dem mit Entschließung MSC.337(91) angenommenen Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung vor Lärm schützt (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (C) 2.1.4.43 eine Bestätigung dafür, dass der Maschinentelegraf, der die Kommandos und Antworten sowohl im Maschinenraum als auch auf der Kommando- brücke sichtbar anzeigt, zufriedenstellend funktioniert (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.44 eine Bestätigung dafür, dass die zweite Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Maschinenraum ebenso zufriedenstellend funktioniert und dass geeignete Verständigungseinrichtungen zu allen anderen Stellen vorhanden sind, von denen aus die Maschinen gefahren werden (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.45 eine Bestätigung dafür, dass die Alarmanlage für Ingenieure in den Unterkünften der Ingenieure deutlich zu hören ist (Regel II-1/38 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.46 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen, die getroffen worden sind, um zu verhindern, dass unter Druck aus einer Pumpe, einem Filter oder einem Vorwärmer austretender Brennstoff mit heißen Oberflächen in Berührung kommt, wirksam sind (Regel II-2/4.2.2.3 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.47 eine Bestätigung dafür, dass sich die Einrichtungen für die Bestimmung der Brennstoffmenge in jedem Brennstofftank in einem guten Betriebszustand befinden (Regel II-2/4.2.2.3.5 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.48 eine Bestätigung dafür, dass sich die Einrichtungen zur Verhütung von Überdruck in Öltanks oder in Teilen des Brennstoffsystems einschließlich der Füllleitungen in einem guten Betriebszustand befinden (Regel II-2/4.2.2.4 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.49 eine Bestätigung dafür, dass Vorpiektanks nicht zur Beförderung von flüssigem Brennstoff, Schmieröl und sonstigen entzündbaren Ölen vorgesehen sind (Regel II-2/4.2.2.3 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.50 eine Bestätigung dafür, dass die elektrischen Anlagen, einschließlich der Hauptstromquelle und der Beleuchtungsanlagen, in Übereinstimmung mit

- den genehmigten Plänen eingebaut sind (Regeln II-1/40 und 41 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.51 eine Bestätigung dafür, dass eine unabhängige Notstromquelle vorhanden ist und dass die entsprechenden Systeme zufriedenstellend gespeist sind (Regel II-1/43 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.52 eine Bestätigung dafür, dass die Anlasseinrichtungen für jedes Notgeneratorenaggregat zufriedenstellend sind (Regel II-1/44 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.53 eine Bestätigung dafür, dass ein Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs vorhanden ist (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.54 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen für zeitweise unbesetzte Maschinenräume zufriedenstellend sind (Regeln II-1/46 bis 53 SOLAS 74/88) sowie insbesondere:
- (C) 2.1.4.54.1 gegebenenfalls eine Prüfung des Brandschutzes und eine Erprobung der Alarme;
- (C) 2.1.4.54.2 eine Prüfung der Einrichtungen zum Schutz gegen Überflutung;
- (C) 2.1.4.54.3 eine Prüfung der Einrichtungen zur Steuerung des Antriebs von der Kommandobrücke aus;
- (C) 2.1.4.54.4 die Sicherstellung, dass eine Sprechverbindung zwischen dem Maschinenkontrollraum beziehungsweise seiner Überwachungsstelle, soweit jeweils zutreffend, und der Kommandobrücke und der Unterkunft der Ingenieure vorhanden und funktionsfähig ist;
- (C) 2.1.4.54.5 eine Prüfung, ob die Alarmanlage über Funktionen zur Stichprobenprüfung verfügt;
- (C) 2.1.4.54.6 eine Prüfung, ob Einrichtungen für ein selbsttätiges Abschalten des Maschinen- oder Kesselbetriebs bei einer schwerwiegenden Störung vorhanden sind und eine Erprobung der Alarme;
- (C) 2.1.4.54.7 die Sicherstellung, dass die besonderen Vorschriften für Maschinen, Kessel und elektrische Anlagen, soweit jeweils zutreffend, eingehalten werden;
- (C) 2.1.4.55 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen von Maschinen oder elektrischen Anlagen oder Systemen zur Lagerung und Verteilung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt oder der Brandsicherheit, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für Erprobung und Überprüfung (Regeln II-1/55 und II-2/17 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (C) 2.1.4.56 eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte des baulichen Brandschutzes, einschließlich der Lüftungssysteme, in Unterkünfts- und Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen und Maschinenräumen nach Maßgabe der genehmigten Pläne vorhanden sind sowie eine Prüfung der Funktion der Brandklappen der Lüftungskanäle und der Schließenrichtungen für die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme sowie der Nachweis, dass das Lüftungssystem mit Kraftantrieb von einer Stelle außerhalb des belüfteten Raums aus abgestellt werden kann (Regeln II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 9.7.6, 11.2, 11.3, 11.4 und 11.5 SOLAS 74/00/12/14) (Regeln II-2/42 bis 44, 46 bis 50 und 52 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.57 eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte des baulichen Brandschutzes, einschließlich der Lüftungssysteme, in Laderäumen nach Maßgabe der

- genehmigten Pläne vorhanden sind und eine Erprobung der Funktion der Brandklappen der Lüftungskanäle und der Schließeinrichtungen für die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme sowie der Nachweis, dass das Lüftungssystem mit Kraftantrieb von einer Stelle außerhalb des belüfteten Raums aus abgestellt werden kann (Regeln II-2/5.2.1, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.6, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1, 20.3, 20-1.2.1, 20-1.3 und 20-1.4 SOLAS 74/00/15) (Regeln II-2/42 bis 44, 46 bis 50 und 52 bis 54 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.58 eine Bestätigung dafür, dass Treppen und Leitern so angeordnet sind, dass sie Fluchtwege zum freien Deck und von dort zu den Rettungsbooten und -flößen aus allen Unterkunftsräumen und aus Räumen bilden, in denen die Besatzung normalerweise beschäftigt ist, mit Ausnahme der Maschinenräume (Regeln II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3 und 13.6 SOLAS 74/00; Kap. 13 Absatz 3 FSS-Code) (Regel II-2/45 SOLAS 74/88) und insbesondere, dass
- (C) 2.1.4.58.1 auf allen Unterkunftsebenen mindestens zwei weit voneinander entfernt liegende Fluchtwege aus jedem abgegrenzten Raum beziehungsweise allen abgegrenzten Raumgruppen vorhanden sind;
- (C) 2.1.4.58.2 unterhalb des untersten freien Decks der Hauptfluchtweg eine Treppe ist (und der zweite Fluchtweg ein Schacht oder eine Treppe);
- (C) 2.1.4.58.3 oberhalb des untersten freien Decks die Fluchtmöglichkeiten Treppen oder Türen zu einem freien Deck oder eine Kombination von beiden sind;
- (C) 2.1.4.58.4 die Funkstation einen unmittelbaren Zugang zum freien Deck oder zwei Fluchtmöglichkeiten oder Ausgänge hat, von denen einer ein rundes oder eckiges Schiffsfenster von ausreichender Größe ist;
- (C) 2.1.4.59 eine Bestätigung dafür, dass jeder Maschinenraum der Kategorie A zwei weit voneinander entfernt liegende Fluchtwege, und gegebenenfalls einen geschützten Schacht, vom unteren Teil des Raumes aus bietet und dass geeignete Fluchtwege aus sonstigen Maschinenräumen vorhanden sind sowie dass zwei Fluchtmöglichkeiten aus Maschinenkontrollräumen und gegebenenfalls aus Hauptwerkstätten, die sich innerhalb von Maschinenräumen der Kategorie A befinden, vorhanden sind (Regel II-2/13.4.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 13 Absatz 3 FSS-Code) (Regel II-2/45 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.60 eine Untersuchung der Vorkehrungen für gasförmigen Brennstoff für Wirtschaftszwecke (Regel II-2/4.3 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.61 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte der Hubschrauber-einrichtungen nach Maßgabe der genehmigten Pläne vorgesehen sind (Regel II-2/18 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.4.62 eine Bestätigung dafür, dass die eingebauten Werkstoffe kein Asbest enthalten¹⁸ (Regel II-1/3-5 SOLAS 74/00/09);
- (C) 2.1.4.63 bei Massengutschiffen eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks über ein wirksames Korrosionsschutzsystem verfügen, beispielsweise über einen beständigen Schutzanstrich (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00);
- (C) 2.1.4.64 eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen und Doppelhüllenräume von Massengutschiffen von 150 m Länge und darüber, soweit angezeigt, nach Maßgabe von

¹⁸ Es wird auf die Einheitliche Auslegung der SOLAS-Regel II-1/3-5 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1379 und MSC.1/Circ.1426/Rev.1) verwiesen.

- Entschließung MSC.215(82) in ihrer zuletzt geänderten Fassung mit einem Schutzanstrich versehen sind (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (CI) 2.1.4.65 vor der Überprüfung der Technischen Dokumentation Beschichtung:
- (CI) 2.1.4.65.1 eine Prüfung, ob das Technische Datenblatt und die Konformitätserklärung oder das Zeugnis der Typgenehmigung der Norm entsprechen;
- (CI) 2.1.4.65.2 eine Prüfung, ob die Kennzeichnung der Beschichtung auf repräsentativen Behältern mit der im Technischen Datenblatt aufgeführten Beschichtung übereinstimmt;
- (CI) 2.1.4.65.3 eine Prüfung, ob der Inspektor gemäß den Befähigungsnormen befähigt ist;
- (CI) 2.1.4.65.4 eine Prüfung, ob sich aus dem Bericht des Inspektors über die Oberflächen-vorbereitung und das Aufbringen der Beschichtung ergibt, dass die Vorga-ben des Technischen Datenblatts und der Konformitätserklärung oder des Typgenehmigungszeugnisses des Herstellers eingehalten wurden;
- (CI) 2.1.4.65.5 eine Kontrolle der Anwendung der Vorschriften für die Inspektion von Be-schichtungen;
- (CI) 2.1.4.66 eine Überprüfung der Technischen Dokumentation Beschichtung (Regeln II-1/3-2 und II-1/3-11 SOLAS 74/00/06/10; MSC.215(82) in der zuletzt geän-derten Fassung und MSC.288(87) in der zuletzt geänderten Fassung);
- (CI) 2.1.4.67 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass in Übereinstimmung mit dem Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden Zugangsmöglichkeiten zu Lade- und anderen Räumen vorhanden sind (Regel II-1/3-6 SOLAS 74/00/02/04, Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10 und MSC.287(87));
- (CI) 2.1.4.68 bei Massengutschiffen eine Untersuchung und Erprobung der Wasser-standsmelder für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume und ihrer akustischen und optischen Alarmeinrichtungen (Regel XII/12 SOLAS 74/02);
- (CI) 2.1.4.69 bei Massengutschiffen eine Prüfung der Vorkehrungen betreffend die Verfüg-barkeit von Lenz- und Pumpenanlagen, die vor dem Kollisionsschott liegen (Regel XII/13 SOLAS 74/02);
- (CI) 2.1.4.70 bei Massengutschiffen eine Bestätigung dafür, dass der Ladungsrechner an Bord und funktionsfähig ist (Regel XII/11 SOLAS 74/97/04);
- (CI) 2.1.4.71 eine Bestätigung dafür, dass die Schiffsidentifikationsnummer des Schiffes dauerhaft aufgebracht ist (Regel XI-1/3 SOLAS 74/02);
- (CI) 2.1.4.72 eine Bestätigung dafür, dass die Schlepp- und Festmacherausrüstung ord-nungsgemäß mit einem Hinweis auf Einschränkungen im Zusammenhang mit ihrem sicheren Betrieb beschriftet ist (Regel II-1/3-8 SOLAS 74/04);
- (CI) 2.1.4.73 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein oder mehrere geeignete tragbare Geräte zum Messen der Atmosphäre¹⁹ an Bord sind und dass ge-eignete Vorrichtungen für die Kalibrierung aller derartigen Geräte²⁰ vorhan-den sind (Regel XI-1/7 SOLAS 74/14).
- (CI) 2.1.5 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll

¹⁹ Es wird auf die Richtlinien zur Erleichterung der Auswahl von gemäß Regel XI-1/7 SOLAS geforderten tragbaren Messgeräten für die Atmosphäre in geschlossenen Räumen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1477) verwiesen.

²⁰ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der Regel XIV/2.2 von SOLAS und der Absätze 1.3.2 und 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1562) verwiesen.

die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:

- (C) 2.1.5.1 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Haupttruderanlage die erforderlichen zwei oder mehr gleichartigen Kraftantriebseinheiten hat und über die Einrichtungen verfügt, die erforderlich sind, um die Steuermöglichkeit, wie vorgeschrieben, bei einem einzigen Ausfall einer der Antriebseinheiten wiederzugewinnen (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (C) 2.1.5.2 eine Bestätigung in Übereinstimmung mit dem Besichtigungsplan dafür, dass Öltankschiffe von 150 m Länge und darüber, sofern angezeigt, den geltenden baulichen Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Stelle entsprechen oder die innerstaatlichen Normen der Verwaltung einhalten, die den Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffsbauvorschriften für Massengutschiffe und Öltankschiffe entsprechen (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10);
- (C) 2.1.5.3 eine Bestätigung dafür, dass der Schiffskörper nicht als Rückleiter verwendet wird und dass keine geerdeten Verteilungssysteme verwendet werden (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.5.4 eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte der Lage von Räumen und des baulichen Brandschutzes, einschließlich der besonderen Vorkehrungen, wenn es sich bei dem Schiff um ein Tank-Massengutschiff handelt, den genehmigten Plänen entsprechen (Regeln II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3 und 9.6.3 SOLAS 74/00/12) (Regeln II-2/55 bis 58 SOLAS 74/00/12 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.5.5 eine Bestätigung dafür, dass in Schotten und Decks, die Ladepumpenräume von anderen Räumen trennen, fest eingebaute zugelassene gasdichte Glasabdeckungen zur Beleuchtung von Ladepumpenräumen vorhanden sind, die von ausreichender Festigkeit sind und die Widerstandsfähigkeit und Gasdichtheit des Schotts oder Decks nicht beeinträchtigen (Regel II-2/4.5.2.5 SOLAS 74/00) (Regel II-2/58.5 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.5.6 eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte des Be- und Entlüftens der Ladetanks, des Freispülens sowie des Gasfreimachens und andere Be- und Entlüftungsreinrichtungen sowie der Schutz der Konstruktion von Ladetanks gegen Überdruck oder Unterdruck den genehmigten Plänen entsprechen (Regeln II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8 und 11.6 SOLAS 74/00/15) (Regeln II-2/59 und 62.13.1 bis 62.13.3 SOLAS 74/88);
- (C) 2.1.5.7 eine Bestätigung dafür, dass für den Zugang zum Bugbereich nach Maßgabe der genehmigten Pläne gesorgt ist (Regel II-1/3-3 SOLAS 74/00/04);
- (C) 2.1.5.8 bei Tankschiffen mit mindestens 20 000 Tonnen Tragfähigkeit eine Bestätigung dafür, dass Notschleppvorrichtungen nach Maßgabe der genehmigten Pläne vorhanden sind (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/00/04);
- (C) 2.1.5.9 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks über ein wirksames Korrosionsschutzsystem verfügen, beispielsweise über einen beständigen Schutzanstrich (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (C) 2.1.5.10 eine Bestätigung dafür, dass alle Ladeöltanks auf Rohöltankschiffen entweder
- (C) 2.1.5.10.1 mit einem beständigen Schutzanstrich nach MSC.288(87) in der zuletzt geänderten Fassung versehen oder

A.1140(31)

- (CI) 2.1.5.10.2 durch alternative Korrosionsschutzmittel oder durch die Verwendung korrosionsbeständiger Werkstoffe (Stahl) nach MSC.289(87) geschützt worden sind (Regel II-1/3-11 SOLAS 74/10).
- (CI) 2.1.6 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Chemikaliertankschiffe und Gastankschiffe soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (CI) 2.1.6.1 die Bestimmungen von (CI) 2.1.5, ausgenommen (CI) 2.1.5.2.
- (CI) 2.1.7 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (CI) 2.1.7.1 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnung der Unterkünfte, des Brennstoffbehältersystems, der Wirtschafts- und der Maschinenräume den genehmigten Plänen entspricht und dass die Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme zufriedenstellend sind (Kap. 4, 5, 6, 8, 9 und 15 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.2 eine Bestätigung dafür, dass das Inertgassystem zufriedenstellend ist (Kap. 6 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.3 eine Bestätigung dafür, dass die Brennstoffbehältersysteme nach Maßgabe der genehmigten Pläne angeordnet und eingebaut sind; dabei Untersuchung des Innenzustands der Brennstoffbehältersysteme und Sicherstellung, dass entsprechende Erprobungen durchgeführt werden (Kap. 6 und 16 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.4 eine Untersuchung der Maschinenanlagen (Kap. 10 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.4.1 Lüftungssysteme;
- (CI) 2.1.7.4.2 Zweistoffmotoren;
- (CI) 2.1.7.4.3 Motoren, die ausschließlich mit Gas betrieben werden;
- (CI) 2.1.7.4.4 Vielstoffmotoren;
- (CI) 2.1.7.4.5 Haupt- und Hilfskessel;
- (CI) 2.1.7.4.6 Gasturbinen;
- (CI) 2.1.7.5 eine Bestätigung dafür, dass der Brandschutz entsprechend den genehmigten Plänen eingebaut ist (Kap. 11.3 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.6 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftungseinrichtungen zufriedenstellend sind (Kap. 12 und 13 IGF-Code);
- (CI) 2.1.7.7 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen unter besonderer Berücksichtigung der in gasgefährdeten Räumen und Zonen eingebauten explosionsgeschützten Einrichtungen (Kap. 12 und 14 IGF-Code).
- (CI) 2.1.8 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Überprüfung, ob die erforderlichen Unterlagen an Bord mitgeführt werden, Folgendes umfassen:
- (CI) 2.1.8.1 eine Bestätigung dafür, dass die Stabilitätsunterlagen und die Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher vorhanden sind (Regeln II-1/22 und 23-1 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/5-1 und 19 SOLAS 74/06);
- (CI) 2.1.8.2 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der nach dem Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen vorgeschriebene Lärmschutzbericht an Bord verfügbar ist (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);

- (CI) 2.1.8.3 eine Bestätigung dafür, dass das Manövrierheft vorhanden ist und dass die Manövrierinformationen auf der Kommandobrücke angezeigt werden (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (CI) 2.1.8.4 eine Bestätigung dafür, dass das genehmigte Ladungssicherungshandbuch bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern, an Bord vorliegt (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02);
- (CI) 2.1.8.5 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden an Bord ist (Regel II-1/3-6(4) SOLAS 74/00/02/04);
- (CI) 2.1.8.6 eine Bestätigung dafür, dass ein Satz von Konstruktionszeichnungen, die den ursprünglichen Bauzustand des Schiffes darstellen, an Bord vorhanden ist (Regel II-1/3-7 SOLAS 74/04);
- (CI) 2.1.8.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine von der Verwaltung überprüfte Technische Dokumentation Beschichtung an Bord vorhanden ist (Regeln II-1/3-2 und 3-11 SOLAS 74/00/06/10);
- (CI) 2.1.8.8 eine Prüfung des Vorhandenseins eines schiffsspezifischen Notschleppverfahrens (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/08);
- (CI) 2.1.8.9 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen von 150 m Länge und darüber eine Bestätigung dafür, dass die Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur vorhanden ist (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10 und MSC.290(87));
- (CI) 2.1.8.10 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine von der Verwaltung überprüfte Technische Dokumentation an Bord vorhanden ist (Regel II-1/3-11 SOLAS 74/10 und MSC.289(87));
- (CI) 2.1.8.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord sind (Regeln II-1/55 und II-2/17 SOLAS 74/00/06/15 und IGF-Code Kap. 2).
- (CI) 2.1.9 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Erstbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (CI) 2.1.9.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe erteilt werden.
- (CA) **2.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (CA) 2.2.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (CA) 2.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (CA) 2.2.1.2 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (CA) 2.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (CA) 2.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (CA) 2.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;

A.1140(31)

- (CA) 2.2.1.6 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (CA) 2.2.1.7 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (CA) 2.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (CA) 2.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (CA) 2.2.1.10 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (CA) 2.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (CA) 2.2.1.12 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (CA) 2.2.1.13 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (CA) 2.2.1.14 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung des Teils II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 MARPOL Anlage VI);²¹
- (CA) 2.2.1.15 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (CA) 2.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (CA) 2.2.1.17 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.1.18 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (CA) 2.2.1.19 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der nach dem Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen vorgeschriebene Lärmschutzbericht an Bord verfügbar ist (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (CA) 2.2.1.20 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord befinden (Regeln II-1/55 und II-2/17 SOLAS 74/00/06/15);
- (CA) 2.2.1.21 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (CA) 2.2.1.22 eine Prüfung des Vorhandenseins eines schiffsspezifischen Notschleppverfahrens (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/08);

²¹ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (CA) 2.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass die Stabilitätsunterlagen, einschließlich der Leckstabilität, soweit zutreffend, und die Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher an Bord sind (Regeln II-1/22, 23 und 25 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/5-1 und 19 SOLAS 74/06);
- (CA) 2.2.1.24 eine Bestätigung dafür, dass das Manövrierheft an Bord ist und dass die Manövrierinformationen auf der Kommandobrücke angezeigt werden (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.1.25 eine Prüfung anhand der Einträge in das Schiffstagebuch, ob die Erprobungen und Übungen in Bezug auf die Ruderanlage durchgeführt worden sind (Regel V/26 SOLAS 74/00) (Regel V/19 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.1.26 eine Prüfung, ob die von der Verwaltung zu bestimmenden routinemäßigen Besichtigungen der Kessel und sonstigen Druckbehälter entsprechend den Festlegungen der Verwaltung anforderungsgemäß durchgeführt worden sind und ob Sicherheitseinrichtungen, wie Sicherheitsventile von Kesseln, erprobt worden sind;
- (CA) 2.2.1.27 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der Schiffskörper und die Maschinen entsprechend dem von der Verwaltung oder einer Klassifikationsgesellschaft genehmigten Plan für die fortlaufende Besichtigung zur Besichtigung durchgeführt worden sind;
- (CA) 2.2.1.28 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine vollständige Sammlung der Berichte über erweiterte Besichtigungen sowie der Bericht zur Beurteilung des Schiffszustands an Bord sind;²²
- (CA) 2.2.1.29 eine Bestätigung dafür, dass geeignete Sicherheitsdatenblätter an Bord verfügbar sind;
- (CA) 2.2.1.30 bei Massengutschiffen eine Bestätigung dafür, dass das in SOLAS-Regel VI/7.2 vorgeschriebene Beladungs-/Löschhandbuch an Bord ist (Regel XII/8.1 SOLAS 74/97/04);
- (CA) 2.2.1.31 eine Bestätigung dafür, dass Massengutschiffe von 150 m Länge und darüber mit Einhüllenbauweise, die für die Beförderung von Massengütern mit einer Dichte von 1 780 kg/m³ und darüber entworfen und vor dem 1. Juli 1999 gebaut sind, nach dem in Regel XII/3 SOLAS 74/94/97 angegebenen Umsetzungsdatum eine ausreichende Stabilität und Festigkeit besitzen, um einer Flutung des vordersten Laderaums standzuhalten (Regeln XII/3, 4 und 6 SOLAS 74/97/04);
- (CA) 2.2.1.32 eine Bestätigung dafür, dass das genehmigte Ladungssicherungshandbuch bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern, an Bord ist (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02);
- (CA) 2.2.1.33 eine Bestätigung dafür, dass das Ladungshandbuch für die Beförderung von Ladung als Massengut an Bord ist (Regel VI/7 SOLAS 74/00);
- (CA) 2.2.1.34 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden an Bord ist (Regel II-1/3-6(4) SOLAS 74/00/02);
- (CA) 2.2.1.35 eine Bestätigung dafür, dass etwaig vorgenommene bauliche Änderungen von der Klassifikationsgesellschaft genehmigt und in den an Bord mitgeführ-

²² Es wird auf den Internationalen Code von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entschließung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- ten Zeichnungen, die den ursprünglichen Bauzustand des Schiffes darstellen, vermerkt worden sind (Regel II-1/3-7 SOLAS 74/04);
- (CA) 2.2.1.36 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Technische Dokumentation Beschichtung an Bord verfügbar ist und auf dem neuesten Stand gehalten wird (Regeln II-1/3-2 und 3-11 SOLAS 74/00/06/10);
- (CA) 2.2.1.37 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltung des Schutzanstrichs im Rahmen des Instandhaltungsplans für das gesamte Schiff erfolgt (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (CA) 2.2.1.38 bei Rohöltankschiffen gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine von der Verwaltung überprüfte Technische Dokumentation an Bord vorhanden ist (Regel II-1/3-11 SOLAS 74/10 und MSC.289(87));
- (CA) 2.2.1.39 bei Öltankschiffen und Massengutschiffen von 150 m Länge und darüber eine Bestätigung dafür, dass die Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur, soweit zutreffend, verfügbar und auf dem neuesten Stand ist²³ (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10 und MSC.287(87));
- (CA) 2.2.1.40 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (CA) 2.2.2 In Bezug auf den Schiffskörper²⁴, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (CA) 2.2.2.1 eine allgemeine Untersuchung, soweit visuell erkennbar, des Schiffskörpers und seiner Verschlussvorrichtungen;
- (CA) 2.2.2.2 eine Untersuchung, soweit visuell erkennbar, der Anker- und Festmacherausrüstung; bei nach dem 1. Januar 2007 gebauten Schiffen eine Bestätigung dafür, dass die Schlepp- und Festmacherausrüstung ordnungsgemäß mit einem Hinweis auf Einschränkungen im Zusammenhang mit ihrem sicheren Betrieb beschriftet ist (Regel II-1/3-8 SOLAS 74/04);
- (CA) 2.2.2.3 bei Massengutschiffen von 150 m und darüber gegebenenfalls eine Untersuchung des Schiffskörpers entsprechend der Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur unter Berücksichtigung der Bereiche, bei denen festgestellt wurde, dass sie besonderer Aufmerksamkeit bedürfen (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10 und MSC.287(87));
- (CA) 2.2.2.4 eine Untersuchung des Kollisions- und der sonstigen wasserdichten Schotte, soweit visuell erkennbar (Regeln II-1/11 und 14 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/10, 11 und 12 SOLAS 74/06);
- (CA) 2.2.2.5 eine Untersuchung und Erprobung (vor Ort und aus der Ferne) aller wasserdichten Türen in wasserdichten Schotten (Regel II-1/18 SOLAS 74/88) (Regel II-1/16 SOLAS 74/06);
- (CA) 2.2.2.6 eine Untersuchung der Vorrichtungen zum Schließen der Öffnungen in der Außenhaut, die sich unterhalb des Freiborddecks befinden (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (CA) 2.2.2.7 eine Untersuchung jeder Lenzpumpe und eine Bestätigung dafür, dass das Lenzpumpensystem für jede wasserdichte Abteilung zufriedenstellend funktioniert (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);

²³ Es wird auch auf den Internationalen Code von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entschließung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

²⁴ Es wird auch auf Anlage A des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entschließung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- (CA) 2.2.2.8 eine Bestätigung dafür, dass das Lenzen auf dem Freiborddeck angeordneter geschlossener Laderäume zufriedenstellend funktioniert (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (CA) 2.2.2.8.1 eine Sichtprüfung der Lenzeinrichtungen auf Verstopfung oder andere Schäden hin und Bestätigung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeugräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08);
- (CA) 2.2.2.9 eine Bestätigung dafür, dass die Maschinen, Kessel und sonstigen Druckbehälter, die dazugehörigen Rohrleitungssysteme und Armaturen so eingebaut und geschützt sind, dass jede Gefahr für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt wird; dabei sind bewegliche Teile, heiße Oberflächen und andere Gefahren gebührend zu berücksichtigen (Regel II-2/4.2 (außer 4.2.2.3.4 betreffend das fernbediente Schließen von Absperreinrichtungen, die Teil der Sicherheitsausrüstung sind) SOLAS 74/00/15) (Regeln II-1/26, 32, 33 und 34 SOLAS 74/88) (Regel II-2/15 (außer 15.2.5) SOLAS 74/88/06);
- (CA) 2.2.2.10 eine Bestätigung dafür, dass der normale Betrieb der Antriebsanlagen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden kann, selbst wenn eine der betriebswichtigen Hilfseinrichtungen ausfällt (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.11 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen vorhanden sind, durch welche die Maschinenanlage ohne äußere Hilfe beim Totalausfall des Schiffes in Betrieb gesetzt werden kann (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.12 die Durchführung einer allgemeinen Untersuchung der Maschinen, der Kessel, aller Dampf-, hydraulischen, pneumatischen und sonstigen Systeme sowie der dazugehörigen Armaturen, um zu sehen, ob diese ordnungsgemäß gewartet werden; hierbei soll den Brand- und Explosionsgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden (Regeln II-1/26 und 27 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.13 eine Untersuchung und Erprobung der Funktion der Haupt- und Hilfsrudereinrichtung, einschließlich ihrer zugehörigen Ausrüstung und Steuerungssysteme (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (CA) 2.2.2.14 eine Bestätigung dafür, dass die Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Rudermaschinenraum sowie die Ruderlagenanzeige zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14) (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (CA) 2.2.2.15 eine Bestätigung dafür, dass auf Schiffen mit Notruderständen Einrichtungen zur Weiterleitung von Kursangaben und gegebenenfalls zur Übermittlung vom Kompass optisch abgelesener Werte an den Notruderstand vorhanden sind (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14 und Regel V/19 SOLAS 74/00 oder Regel V/12 SOLAS 74/88 in Kraft vor dem 1. Juli 2002, soweit jeweils zutreffend);
- (CA) 2.2.2.16 eine Bestätigung dafür, dass die verschiedenen Alarmeinrichtungen, die für hydraulische, elektrische und elektrohydraulische Rudereinrichtungen vorgeschrieben sind, zufriedenstellend funktionieren und dass die Nachfülleinrichtungen für hydraulische Rudereinrichtungen instand gehalten werden (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14 und Regel II-1/30 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.17 eine Untersuchung der Bedieneinrichtungen der für Antrieb und Sicherheit des Schiffes betriebswichtigen Haupt- und Hilfsmaschinen, einschließlich, soweit zutreffend, der Einrichtungen für die Fernsteuerung der Antriebsmaschinen von der Brücke aus (einschließlich Steuerungs-, Überwachungs-, Melde-, Alarm- und Sicherheitsfunktionen) und der Einrichtungen zur Bedie-

- nung der Haupt- und Hilfsmaschinen von einem Maschinenkontrollraum aus (Regel II-1/31 SOLAS 74/88/00/02);
- (CA) 2.2.2.18 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftung für die Maschinenräume in Betrieb ist (Regel II-1/35 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.19 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Maßnahmen zur Lärmvermeidung in Maschinenräumen wirksam sind (Regel II-1/36 SOLAS 74/88 und Regel II-1/3-12.2 SOLAS 74/12); oder eine Bestätigung dafür, dass das Schiff so gebaut ist, dass es zu einer Lärmreduzierung an Bord beiträgt und das Personal entsprechend dem mit EntschlieÙung MSC.337(91) angenommenen Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung vor Lärm schützt (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (CA) 2.2.2.20 eine Bestätigung dafür, dass der Maschinentelegraf, die zweite Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Maschinenraum und die Verständigungseinrichtungen zu allen anderen Stellen, von denen aus die Maschinen gefahren werden, zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.21 eine Bestätigung dafür, dass die Alarmanlage für Ingenieure in den Unterkünften der Ingenieure deutlich zu hören ist (Regel II-1/38 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.22 soweit praktisch durchführbar, eine Sichtprüfung sowie eine Untersuchung im laufenden Betrieb der elektrischen Anlagen, einschließlich der Hauptstromquelle und der Beleuchtungsanlagen (Regeln II-1/40 und 41 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.23 soweit praktisch durchführbar, eine Bestätigung dafür, dass die Notstromquelle(n), einschließlich ihrer Anlasseinrichtungen, die gespeisten Systeme und gegebenenfalls ihr selbsttätiger Betrieb funktionieren (Regeln II-1/43 und 44 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.24 eine allgemeine Untersuchung, ob die Vorkehrungen zum Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs instand gehalten werden (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.25 eine Untersuchung der Vorkehrungen für zeitweise unbesetzte Maschinenräume (Regeln II-1/46 bis 53 SOLAS 74/88) und insbesondere eine stichprobenartige Erprobung der Alarme, der selbsttätigen Funktionen und der Funktionen zur AuÙerbetriebsetzung;
- (CA) 2.2.2.26 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen von Maschinen oder elektrischen Anlagen, Systemen zur Lagerung und Verteilung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt oder der Brandsicherheit, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für die Erprobung, Überprüfung und Instandhaltung (Regeln II-1/55 und II-2/17 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (CA) 2.2.2.27 soweit praktisch durchführbar, eine Bestätigung dafür, dass am baulichen Brandschutz keine Änderungen vorgenommen worden sind, eine Untersuchung aller von Hand zu bedienenden und aller selbsttätigen Feuertüren und der Nachweis ihrer Funktionsfähigkeit, eine Erprobung der Brandklappen der Lüftungskanäle und der Schließeinrichtungen für die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme sowie eine Erprobung der Einrichtungen zum Abstellen des Lüftungssystems mit Kraftantrieb von einer Stelle auÙerhalb des belüfteten Raums aus (Regeln II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.3, 8.4, 9.2.1, 9.2.3, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 9.7.6, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1, 20.3, 20-1.2.1,

- 20-1.3 und 20-1.4 SOLAS 74/00/12/15) (Regeln II-2/42 bis 44, 46 bis 50 und 52 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.28 eine Bestätigung dafür, dass die Fluchtmöglichkeiten aus Unterkunfts-, Maschinen- und sonstigen Räumen zufriedenstellend sind (Regeln II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 und 13.6 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/45 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.29 eine Untersuchung der Vorkehrungen für gasförmigen Brennstoff für Wirtschaftszwecke (Regel II-2/4.3 SOLAS 74/00) (Regel II-2/51 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.2.30 eine Sichtprüfung des Zustands aller Ausgleichsverbindungen in Seewassersystemen;
- (CA) 2.2.2.31 bei der Untersuchung innenliegender Räume auf Öltankschiffen und Massengutschiffen gegebenenfalls und soweit praktisch durchführbar eine Bestätigung dafür, dass der Zugang zu Lade- und anderen Räumen weiterhin in einem guten Zustand ist (Regel II-1/3-6 SOLAS 74/00/02);
- (CA) 2.2.2.32 eine Bestätigung dafür, dass keine neuen asbesthaltigen Werkstoffe an Bord eingebaut worden sind²⁵ (Regel II-1/3-5 SOLAS 74/00/04/09);
- (CA) 2.2.2.33 eine Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Bilgenhauptalarmgeräte aller Laderäume und Ladeförderbandtunnel (Regel XII/9 SOLAS 74/97/04);
- (CA) 2.2.2.34 bei Massengutschiffen eine Untersuchung der Wasserstandsmelder für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume und ihrer akustischen und optischen Alarmeinrichtungen (Regel XII/12 SOLAS 74/02);
- (CA) 2.2.2.35 bei Massengutschiffen eine Prüfung der Vorkehrungen betreffend die Verfügbarkeit von Lenz- und Pumpenanlagen, die vor dem Kollisionsschott liegen (Regel XII/13 SOLAS 74/02);
- (CA) 2.2.2.36 eine Bestätigung dafür, dass die Schiffsidentifikationsnummer des Schiffes dauerhaft aufgebracht ist (Regel XI-1/3 SOLAS 74/02);
- (CA) 2.2.2.37 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein oder mehrere geeignete tragbare Geräte zum Messen der Atmosphäre²⁶ an Bord sind und dass geeignete Vorrichtungen für die Kalibrierung aller derartigen Geräte²⁷ vorhanden sind (Regel XI-1/7 SOLAS 74/14);
- (CA) 2.2.2.38 bei Einhüllen-Frachtschiffen mit nur einem Laderaum eine Untersuchung des Wasserstandsmelders des Laderaums sowie seiner akustischen und optischen Alarmeinrichtungen (Regel II-1/23-3 SOLAS 74/04) (Regel II-1/25 SOLAS 74/06);
- (CA) 2.2.2.39 eine Bestätigung dafür, dass das Beschichtungssystem in eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehenen Ballasttanks auf Schiffen und in Doppelhüllenräumen von Massengutschiffen von 150 m Länge und darüber soweit angezeigt instandgehalten wird und dass die Instandhaltung, Instandsetzung und teilweise Neubeschichtung in der Technischen Dokumentation Beschichtung vermerkt werden (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (CA) 2.2.2.40 bei vor dem 1. Juli 1999 gebauten Massengutschiffen, denen Beschränkungen in Bezug auf die Beförderung von Ladungen mit einer Dichte von 1780

²⁵ Es wird auf die Einheitliche Auslegung der SOLAS-Regel II-1/3-5 verwiesen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1379 und MSC.1/Circ.1426/Rev.1).

²⁶ Es wird auf die Richtlinien zur Erleichterung der Auswahl von gemäß Regel XI-1/7 SOLAS geforderten tragbaren Messgeräten für die Atmosphäre in geschlossenen Räumen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1477) verwiesen.

²⁷ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der Regel XIV/2.2 von SOLAS und der Absätze 1.3.2 und 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1562) verwiesen.

- kg/m³ und darüber auferlegt worden sind, eine Bestätigung dafür, dass sie mittschiffs dauerhaft mit einem Dreieck markiert sind (Regel XII/8.3 SOLAS 74/97/04);
- (CA) 2.2.2.41 bei Massengutschiffen eine Bestätigung dafür, dass der Ladungsrechner an Bord und funktionsfähig ist (Regel XII/11 SOLAS 74/97/04).
- (CA) 2.2.3 In Bezug auf den Schiffskörper²⁸, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (CA) 2.2.3.1 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen, die erforderlich sind, um die Steuerfähigkeit, wie vorgeschrieben, bei einem einzigen Ausfall wiederzugewinnen, instand gehalten werden (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (CA) 2.2.3.2 eine Untersuchung der Ladetanköffnungen, einschließlich Dichtungen, Deckel, Sülle und Flammedurchschlagsicherungen;
- (CA) 2.2.3.3 eine Untersuchung der Ladetanküberdruck-/Unterdruckventile und der Sicherungseinrichtungen, die den Durchgang von Flammen verhindern (Regel II-2/11.6 SOLAS 74/00/15);
- (CA) 2.2.3.4 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, der Sicherungseinrichtungen die den Durchgang von Flammen über die Lüftungsöffnungen in die Brennstofftanks, Tanks mit ölhaltigem Ballastwasser und Sloptanks mit ölhaltigem Inhalt sowie in Leerräume verhindern;
- (CA) 2.2.3.5 eine Untersuchung der Be- und Entlüftung der Ladetanks, des Freispülens sowie des Gasfreimachens und anderer Be- und Entlüftungssysteme (Regeln II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6 und 4.5.8 SOLAS 74/00/15) (Regel II-2/59 SOLAS 74/88);
- (CA) 2.2.3.6 eine Untersuchung der Ladungs-, Rohöltankwasch-, Ballast- und Restlenzsysteme an Deck und in den Ladepumpenräumen sowie des Bunkersystems an Deck;
- (CA) 2.2.3.7 eine Bestätigung dafür, dass die gesamte elektrische Ausrüstung in gefährlichen Bereichen für diese Stellen geeignet und in einem guten Zustand ist sowie ordnungsgemäß instand gehalten wird;
- (CA) 2.2.3.8 eine Bestätigung dafür, dass sich keine Zündquellen wie Anschlagemittel, brennbare Stoffe usw. im oder in der Nähe des Ladepumpenraums befinden, dass es keine Anzeichen für Lecks gibt und die Zugangsleitern in einem guten Zustand sind;
- (CA) 2.2.3.9 eine Untersuchung aller Pumpenraumschotte auf Anzeichen für Ölverlust oder Bruchstellen und insbesondere der Dichtungseinrichtungen aller Durchführungen durch Schotte von Ladepumpenräumen;
- (CA) 2.2.3.10 soweit praktisch durchführbar eine Untersuchung der Lade-, Lenz-, Ballast- und Restlenzpumpen auf nicht ordnungsgemäße Undichtigkeiten der Stopfbuchsen, eine Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion elektrischer und mechanischer Fernbedien- und Abschaltseinrichtungen und der Funktion des Lenzsystems des Ladepumpenraums und eine Prüfung, ob das Fundament der Pumpe unbeschädigt ist;

²⁸ Es wird auch auf Anlage B des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entscheidung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- (CA) 2.2.3.11 eine Bestätigung dafür, dass das Lüftungssystem des Pumpenraums funktionsfähig, die Leitungswege unbeschädigt und die Brandklappen funktionsfähig sowie die Flammendurchschlagssicherung sauber sind;
- (CA) 2.2.3.12 eine Überprüfung, ob die in den Leitungen für das Löschen der Ladung eingebauten Druckanzeigergeräte und die Systeme zur Füllstandsanzeige funktionsfähig sind;
- (CA) 2.2.3.13 eine Untersuchung des Zugangs zum Bugbereich (Regel II-1/3-3 SOLAS 74/00/04);
- (CA) 2.2.3.14 bei Tankschiffen mit mindestens 20 000 Tonnen Tragfähigkeit eine Untersuchung der Schleppvorrichtungen (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/00/04);
- (CA) 2.2.3.15 eine Bestätigung dafür, dass das Korrosionsschutzsystem von eigens für die Aufnahme von Ballast vorgesehenen Tanks von Öltankschiffen und Massengutschiffen soweit angezeigt instand gehalten wird (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00);
- (CA) 2.2.3.16 eine Bestätigung dafür, dass das Beschichtungssystem in Ladeöltanks von Rohöltankschiffen soweit angezeigt instand gehalten wird und dass Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten, die erfolgen während das Schiff in Betrieb ist, in der Technischen Dokumentation Beschichtung vermerkt werden (Regel II-1/3-11 SOLAS 74/10 und MSC.288(87) in der zuletzt geänderten Fassung);
- (CA) 2.2.3.17 eine Untersuchung der Notbeleuchtung in allen Pumpenräumen von nach dem 1. Juli 2002 gebauten Tankschiffen (Regel II-1/43 SOLAS 74/00);
- (CA) 2.2.3.18 bei Öltankschiffen von 150 m und darüber gegebenenfalls eine Untersuchung des Schiffskörpers entsprechend der Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur unter Berücksichtigung der Bereiche, bei denen festgestellt wurde, dass sie besonderer Aufmerksamkeit bedürfen und eine Überprüfung, ob die Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur, soweit zutreffend, auf dem neuesten Stand gehalten wird²⁹ (Regel II-1/3-10 SOLAS 74/10 und MSC.287(87)).
- (CA) 2.2.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Chemikalienschiffe und Gastankschiffe soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (CA) 2.2.4.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.3, ausgenommen (CA) 2.2.3.16 und (CA) 2.2.3.18.
- (CA) 2.2.5 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (CA) 2.2.5.1 eine Untersuchung der Schiffstagebücher und der betrieblichen Aufzeichnungen hinsichtlich des korrekten Funktionierens der Gasspürsysteme, der Brennstoffversorgungs-/Gassysteme usw. (Kap. 16 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.2 eine Bestätigung dafür, dass die Anleitungen und Handbücher der Hersteller/ Erbauer für den Betrieb, die Sicherheit und die Instandhaltungsanforderungen sowie arbeitsbezogene Gesundheitsrisiken, die für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung sowie die

²⁹ Es wird auf Anlage B des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (EntschlieÙung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- zugehörigen Systeme zur Verwendung des Brennstoffs an Bord des Schiffes von Bedeutung sind, vorhanden sind (Kap. 6 und 18 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.3 eine Bestätigung dafür, dass Gasspürgeräte und andere Ausrüstung für die Lecksuche in Abteilungen, in denen Brennstoff gelagert und gebunkert wird und die Brennstoffversorgungs-ausrüstung oder -komponenten oder zugehörige Systeme enthalten, einschließlich Anzeigegeräte und Alarmanrichtungen, sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden (Kap. 6 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.4 eine Bestätigung dafür, dass die Steuerungs-, Überwachungs- und die Systeme für das selbsttätige Abschalten der Brennstoffversorgungs- und Bunkersysteme zufriedenstellend funktionieren (Kap.15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.5 eine Bestätigung der Verfügbarkeit von Aufzeichnungen zu Erprobungen und Kalibrierungen der Gasspürsysteme (Kap. 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.6 eine Untersuchung der Rohrleitungen, der Schläuche, der Absperrventile für den Notfall, der ferngesteuerten Ventile, der Überdruckventile, der Inertisierungseinrichtungen, der Maschinen und der Ausrüstung für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung, wie das Be- und Entlüften, Verdichten, Rückverflüssigen, Verflüssigen, Erhitzen, Kühlen oder der anderweitige Umgang mit Brennstoffen (Kap. 5, 6, 8, 9, 10 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.7 soweit praktisch durchführbar eine Erprobung der Abschaltung ESD-geschützter Maschinenräume im laufenden Betrieb (Kap. 5 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.8 eine Bestätigung dafür, dass sich Pumpen und Kompressoren im Falle einer Notabschaltung des Systems ausschalten (Kap. 6, 10 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.9 eine Untersuchung des Lüftungssystems, einschließlich tragbarer Lüftungsgeräte, soweit vorhanden, bei Räumen, die Brennstofflager-, Brennstoffbunker- und Brennstoffversorgungseinheiten, -komponenten oder ihre zugehörigen Systeme enthalten, einschließlich Luftscheunen, Pumpenräume, Kompressorräume, Brennstoff-Aufbereitungsräume, Brennstoff-Ventilräume, Kontrollräume und Räume, die Gasverbrennungsanlagen enthalten (Kap.12 und 13 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.10 eine Erprobung, soweit praktisch durchführbar, der Alarme, wie zum Beispiel Alarme für den Differenzdruck und den Druckverlust (Kap. 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.11 eine Untersuchung der tragbaren und fest eingebauten Auffangwannen und der Isolierung (Kap. 5 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.12 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen einschließlich der Erdungseinrichtungen und Schott-/Deckdurchführungen einschließlich Zugangsöffnungen in gefährdeten Bereichen (Kap. 5, 12 und 14 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.13 eine Untersuchung des Zustands und der Anordnung der Brennstofflager-, Brennstoffbunker- und Brennstoffversorgungssysteme, einschließlich einer Untersuchung des Außenzustands des Lagertanks (einschließlich der zweiten Barriere, sofern vorhanden) und der Überdruckventile, sofern zugänglich, eine Überprüfung des zufriedenstellenden Funktionierens des Tanküberwachungssystems und eine Untersuchung und Erprobung der eingebauten Bilgenwasser-Alarmvorrichtungen sowie der Lenzvorrichtungen (Kap. 6, 8 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.14 eine Erprobung des fernbedienten und des Schließens vor Ort des eingebauten Haupttankventils (Kap. 6 und 10 IGF-Code);

- (CA) 2.2.5.15 eine Untersuchung der Bunkerstationen und des Brennstoffbunkersystems einschließlich der Funktionsfähigkeit der Brennstoffbunkerkontroll-, -überwachungs- und -abschaltsysteme (Kap. 8 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.16 eine Untersuchung der Schiff-Land-Verbindung oder einer gleichwertigen Einrichtung für eine selbsttätige oder manuelle Kommunikation mit der Bunkerbezugsquelle zur Notabschaltung (ESD) (Absatz.8.5.7 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.17 eine Untersuchung des Brennstoffversorgungssystems einschließlich der Systeme zur Steuerung des Brennstoffversorgungssystems, zur Brennstoffversorgungsüberwachung und zur Abschaltung der Brennstoffversorgung (Kap. 9 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.18 eine Erprobung des fernbedienten und des Schließens vor Ort des Hauptbrennstoffventils jeder Maschinenabteilung (Kap. 5, 9 und 15 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.19 eine Prüfung der Aufzeichnungen über Ausbildung und Übungen für den Notfall (Kap. 17 IGF-Code);
- (CA) 2.2.5.20 eine Prüfung der Aufzeichnungen über die Bunkerungsvorprüfungen nach Maßgabe der Bunkerungs-Sicherheitscheckliste (Kap. 18 IGF-Code).
- (CA) 2.2.6 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (CA) 2.2.6.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigt werden;
- (CA) 2.2.6.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (CIn) **2.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (CIn) 2.3.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (CIn) 2.3.1.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.1.
- (CIn) 2.3.2 In Bezug auf den Schiffskörper³⁰, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CIn) 2.3.2.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.2;
- (CIn) 2.3.2.2 bei Schiffen, die älter als 5 Jahre sind, eine Untersuchung des Innenzustands maßgeblicher Räume, die für Ballastwasser verwendet werden;
- (CIn) 2.3.2.3 bei Schiffen, die älter als 10 Jahre sind und bei denen es sich nicht um Gastankschiffe beziehungsweise Schiffe handelt, die ausschließlich trockene Ladung befördern, eine Untersuchung des Innenzustands ausgewählter Laderäume;
- (CIn) 2.3.2.4 bei Schiffen, die älter als 15 Jahre sind, welche ausschließlich trockene Ladung befördern, eine Untersuchung des Innenzustands ausgewählter Laderäume.

³⁰ Es wird auch auf Anlage A des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entschließung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- (CIn) 2.3.3 In Bezug auf den Schiffskörper³¹, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CIn) 2.3.3.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.3;
- (CIn) 2.3.3.2 sollte es bei der Untersuchung der verschiedenen Rohrleitungssysteme Zweifel an ihrem Zustand geben, kann für die Rohrleitungen eine Druckprüfung, eine Druckmessung oder beides angeordnet werden; besonders soll dabei auf Reparaturen geachtet werden, zum Beispiel verschweißte Aufdopplungen;
- (CIn) 2.3.3.3 eine Erprobung des Isolationswiderstands elektrischer Stromkreise in gefährdeten Bereichen, wie beispielsweise in Ladepumpenräumen und in an Ladetanks angrenzenden Bereichen; allerdings soll in Fällen, in denen ordnungsmäßige Aufzeichnungen über Erprobungen geführt werden, in Erwägung gezogen werden, kürzlich erfolgte Ablesungen zu akzeptieren.
- (CIn) 2.3.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Chemikalientankschiffe und Gastankschiffe soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CIn) 2.3.4.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.3, außer (CA) 2.2.3.16 und (CA) 2.2.3.18.
- (CIn) 2.3.5 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CIn) 2.3.5.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.5;
- (CIn) 2.3.5.2 eine Erprobung der Gasspürgeräte, Temperatursensoren, Drucksensoren, Füllstandsanzeiger und sonstiger Einrichtungen für die Steuerung, Überwachung und Sicherheit der Brennstoffversorgungssysteme einschließlich der ordnungsgemäßen Reaktion des Brennstoffsicherheitssystems bei Fehlerzuständen (Kap. 15 IGF-Code).
- (CIn) 2.3.6 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (CIn) 2.3.6.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigt werden;
- (CIn) 2.3.6.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (CR) **2.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (CR) 2.4.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (CR) 2.4.1.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe.

³¹ Es wird auch auf Anlage B des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (EntschlieÙung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- (CR) 2.4.2 In Bezug auf den Schiffskörper³², die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CR) 2.4.2.1 die Bestimmungen von (CIn) 2.3.2;
- (CR) 2.4.2.2 eine Untersuchung der Seewasserventile und ihrer Verbindungen mit dem Schiffskörper;
- (CR) 2.4.2.3 eine Untersuchung der Anker- und Festmacherausrüstung; hierzu sollen die Anker mittels der Ankerwinde abgesenkt und angehoben werden.
- (CR) 2.4.3 In Bezug auf den Schiffskörper³³, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CR) 2.4.3.1 die Bestimmungen von (CIn) 2.3.3.
- (CR) 2.4.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Chemikalienschiffe und Gastankschiffe soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CR) 2.4.4.1 die Bestimmungen von (CA) 2.2.3, ausgenommen (CA) 2.2.3.16 und (CA) 2.2.3.18.
- (CR) 2.4.5 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Massengutschiffe soll die Erneuerungsbesichtigung die Bestimmungen von (CI) 2.1.4.68 und 2.1.4.70 umfassen.
- (CR) 2.4.6 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Frachtschiffen betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Schiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (CR) 2.4.6.1 die Bestimmungen von (CIn) 2.3.5;
- (CR) 2.4.6.2 eine Untersuchung der Tanks und aller zugehörigen Rohrleitungen für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung, wie das Be- und Entlüften, Verdichten, Rückverflüssigen, Verflüssigen, Erhitzen, Lagern, Verfeuern oder der anderweitige Umgang mit Brennstoffen und Flüssigstickstoffanlagen und gegebenenfalls die Anordnung der Entfernung der Isolierung der Rohrleitungen und des Öffnens zu Untersuchungszwecken und zur Durchführung einer hydrostatischen Prüfung von mutmaßlich defekten Rohrleitungen sowie eine Dichtheitsprüfung des gesamten Leitungssystems nach dem Wiederausbau (Kap. 5, 6, 7, 8, 9 und 10 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.3 eine Untersuchung der Absperrventile für den Notfall, der Rückschlagventile, der Absperr- und Entlüftungsventile, der Hauptgasbrennstoffventile, der fernbedienbaren Ventile, der Absperrventile für die Sicherheitsventile in den Rohrleitungssystemen für die Brennstofflagerung, das Brennstoffbunkern und die Brennstoffversorgung, wobei zufällig ausgewählte Ventile zur Untersuchung geöffnet werden (Kap. 5, 6, 7, 9, 15 und 16 IGF-Code);

³² Es wird auch auf Anlage A des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entscheidung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

³³ Es wird auch auf Anlage B des Internationalen Codes von 2011 über das erweiterte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen (Entscheidung A.1049(27)) in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

- (CR) 2.4.6.4 eine Untersuchung der an die Brennstofflagertanks und die mit diesen verbundenen Rohrleitungen und das Be- und Entlüftungssystem angeschlossenen Sicherheitsventile (Kap. 6 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.5 eine Untersuchung und Erprobung der Sicherheitsventile von Brennstoffversorgungs-/Bunkerleitungen einschließlich des Öffnens von Ventilen zur Untersuchung des Innenzustands und zur Erprobung; die zur Untersuchung des Innenzustands und zur Erprobung zu öffnenden Ventile sollen alle Sicherheitsventile umfassen, bei denen in den letzten 5 Jahren keine Untersuchung des Innenzustands und eine Erprobung erfolgte sowie eine zufällige Auswahl von Sicherheitsventilen, bei denen in den letzten 5 Jahren eine Untersuchung des Innenzustands und eine Erprobung erfolgte, soweit zufriedenstellende Aufzeichnungen über die Überholung und Erprobung dieser Sicherheitsventile verfügbar sind (Kap. 6 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.6 eine Untersuchung der Sicherheits-/Unterdrucksicherheitsventile oder der Einrichtungen für Zwischenbarrierenräume und Laderäume, wobei die Ventile gegebenenfalls zu öffnen, untersuchen, erproben und neu einzustellen sind (Kap. 6 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.7 eine Untersuchung des Innenzustands der Brennstofflagertanks nach Maßgabe eines genehmigten Besichtigungsplans (Kap. 6 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.8 eine Untersuchung und Erprobung der Leckageschutzeinrichtung und der Wassersprühsysteme bei ortsbeweglichen Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff, wenn diese auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 6.5.2 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.9 eine Untersuchung und Erprobung der thermischen Oxidationssysteme, soweit vorhanden (Absatz 6.9.4 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.10 eine Untersuchung und zerstörungsfreie Prüfung der Tieftemperaturstahlabschirmungen an der Bunkerstation, soweit vorhanden (Absatz 8.3.1.6 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.11 eine Untersuchung der Brennstoffpumpen, Kompressoren, Prozessdruckbehälter, Inertgaserzeuger, Wärmetauscher und der sonstigen beim Umgang mit Brennstoff verwendeten Komponenten (Kap. 5, 6, 8, 9, 10 und 15 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.12 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen einschließlich des physischen Zustands von Stromkabeln und Auflagen, der Explosionsschutz-, Eigensicherheits- oder der verbesserten Sicherheitsmerkmale elektrischer Anlagen, einschließlich Funktionsprüfungen unter Druck stehender elektrischer Anlagen und der zugehörigen Alarmgeber, eine Erprobung elektrischer Anlagen zum spannungsfrei machen, die nicht für die Verwendung in gefährdeten Bereichen zertifiziert sind und eine Isolationswiderstandsprüfung von Stromkreisen, die durch eine gefährdete Zone führen (Kap. 12 und 14 IGF-Code);
- (CR) 2.4.6.13 eine Untersuchung und Erprobung der Gasspürgeräte, Temperatursensoren, Drucksensoren, Füllstandsanzeiger und sonstigen Ausrüstung, die dem Brennstoffsicherheitssystem Daten liefern, einschließlich Überprüfung der Reaktion im Falle von Fehlerzuständen sowie die Kalibrierung des Drucks, der Temperatur und der Füllstandsanzeiger nach Maßgabe der Anforderungen des Herstellers (Kap. 15 IGF-Code).³⁴
- (CR) 2.4.7 Nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe erteilt werden.

³⁴ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen des IGF-Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1591) verwiesen.

- (B) 3 Leitlinien für die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen**
- (CB) 3.1 In Bezug auf Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen soll die Besichtigung Folgendes umfassen:
- (CB) 3.1.1 eine Untersuchung der Außenhaut des Schiffes einschließlich der Beplattung des Bodens und des Bugs, des Kiels, der Bilgenkiele, des Vorstevens, des Schraubenrahmens und des Ruders;
- (CB) 3.1.2 den Vermerk der gemessenen Ruderlagerspiele;
- (CB) 3.1.3 eine Untersuchung des Propellers und der Wellendichtungen, soweit durchführbar;
- (CB) 3.1.4 den Vermerk der gemessenen Propellerwellenspiele, soweit durchführbar;
- (CB) 3.1.5 eine Untersuchung der Seekästen und Siebe;
- (CB) 3.1.6 die Besichtigung zugehöriger Gegenstände, die zur gleichen Zeit überprüft werden (siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 5.1).
- (CB) 3.2 In Bezug auf Überprüfungen der Außenseite des Schiffsbodens von Frachtschiffen soll die Überprüfung wie folgt abgeschlossen werden:
- (CB) 3.2.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bestätigt werden;
- (CB) 3.2.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (R) 4 Leitlinien für die Besichtigung für das Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe**
- (RI) 4.1 **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (RI) 4.1.1 In Bezug auf die Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (RI) 4.1.1.1 eine Ermittlung der Seegebiete, die als Einsatzort angegeben wurden, der zur Erfüllung der Funktionsanforderungen in den Seegebieten, in denen der Einsatz erfolgen soll, eingebauten Ausrüstung, der Verfahren zur Gewährleistung der Erfüllung der Funktionsanforderungen und der Vorkehrungen für die Versorgung mittels einer Notstromquelle (soweit vorhanden) (Regeln II-1/43 und IV/1 bis 15 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.1.2 eine Ermittlung, welche Funkgeräte zu besichtigen sind und ob auf eine Dopplung von Geräten zurückgegriffen wird, um sicherzustellen, dass die Funktionsanforderungen erfüllt werden, eine Ermittlung, welche Geräte die „Grundgeräte“ und welche die „doppelten Geräte“ sind (Regel IV/15 SOLAS 74/88) (vorhandene zusätzliche Funkverkehrausrüstung, bei der es sich nicht um Ausrüstung handelt, die zur Einhaltung von SOLAS erforderlich ist, soll vermerkt werden);
- (RI) 4.1.1.3 eine Bestätigung dafür, dass alle SOLAS-Ausrüstungsgegenstände einschlägigen Leistungsnormen entsprechen, die nicht geringer sind als die von der IMO angenommenen (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.1.4 eine Untersuchung der Pläne für die Bereitstellung und die Platzierung der Funkanlagen, einschließlich Stromquellen und Antennen (Regeln II-1/43, IV/6, IV/14 und V/19 SOLAS 74/88);

A.1140(31)

- (RI) 4.1.1.5 eine Untersuchung der Pläne für die Bereitstellung und Platzierung der funkttechnischen Rettungsmittel (Regel III/6 SOLAS 74/88).
- (RI) 4.1.2 In Bezug auf die Funkanlagen, einschließlich der funkttechnischen Rettungsmittel, von Frachtschiffen soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
 - (RI) 4.1.2.1 eine Untersuchung der Platzierung, des physischen und elektromagnetischen Schutzes und der Beleuchtung jeder Funkanlage (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.2 eine Bestätigung dafür, dass Ausrüstung für die Funkanlage vorhanden ist; hierbei sind die angegebenen Seegebiete, in denen das Schiff verkehren wird, und die angegebenen Mittel zur Aufrechterhaltung der Erfüllung der Funktionsanforderung gebührend zu berücksichtigen (Regeln III/6, IV/7 bis 11, 14 und 15 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.3 eine Bestätigung dafür, dass das Schiff in der Lage ist, von der Stelle aus, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird, die Aussendung von Notalarmen der Richtung Schiff-Land über mindestens zwei getrennte und voneinander unabhängige Wege zu veranlassen, wobei unterschiedliche Funksysteme zu benutzen sind (Regeln IV/4, 7 bis 11 SOLAS 74/88/06);
 - (RI) 4.1.2.4 eine Untersuchung aller Antennen, einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.4.1 einer visuellen Prüfung aller Antennen, einschließlich Inmarsat-Antennen, und Zuleitungen auf eine zufriedenstellende Platzierung und Mängelfreiheit (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.4.2 einer Prüfung der Isolierung und Sicherheit aller Antennen;
 - (RI) 4.1.2.5 eine Untersuchung der Ersatzstromquelle, einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.5.1 einer Prüfung, ob die Leistung ausreicht, um die Grundausrüstung oder die doppelte Ausrüstung für einen Zeitraum von einer oder sechs Stunden zu betreiben, soweit jeweils zutreffend (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.5.2 wenn es sich bei der Ersatzstromquelle um eine Batterie handelt:
 - (RI) 4.1.2.5.2.1 eine Prüfung des Ortes und der Art der Unterbringung (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.5.2.2 soweit zutreffend eine Prüfung ihres Zustands durch Messung ihres spezifischen Gewichtes und ihrer Spannung;
 - (RI) 4.1.2.5.2.3 eine Prüfung der Batteriespannung und des Entladestroms, während die Batterie sich nicht am Ladestrom befindet und die für die Funkanlage maximal erforderliche Last an die Ersatzstromquelle angeschlossen ist;
 - (RI) 4.1.2.5.2.4 eine Prüfung, ob das Ladegerät oder die Ladegeräte in der Lage sind, die Ersatzbatterie innerhalb von 10 Stunden wieder aufzuladen (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.5.2.5 eine Prüfung, ob Informationen zur Position des Schiffes fortlaufend und selbsttätig an alle Nachrichtenübermittlungsgeräte (Senden/Empfangen) übermittelt werden (Regel IV/18 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.6 eine Untersuchung des beziehungsweise der UKW-Sende- und Empfangsgeräte, einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.6.1 einer Prüfung des Betriebs auf den Kanälen 6, 13 und 16 (Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.6.2 einer Prüfung der Frequenztoleranz, der Übertragungsqualität der Verbindung und der Hochfrequenz-Ausgangsleistung (Regel IV/14 SOLAS 74/88);

-
- (RI) 4.1.2.6.3 einer Prüfung, ob alle Bedienungseinrichtungen der Steuereinheiten ordnungsgemäß funktionieren (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.6.4 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.6.5 einer Prüfung der Funktion der UKW-Steuereinheit(en) oder der tragbaren UKW-Geräte, die der Sicherung der Seefahrt dienen (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.6.6 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Kontakt im Sendebetrieb mit einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff;
- (RI) 4.1.2.7 eine Untersuchung des UKW-DSC-Controllers und des Kanal-70-DSC (Digitaler Selektivruf)-Wachempfängers einschließlich:
- (RI) 4.1.2.7.1 der Durchführung einer Prüfung außerhalb des Sendebetriebs zur Bestätigung, dass die richtige Seefunkidentität in die Geräte einprogrammiert ist (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.7.2 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Übertragung mit Hilfe eines Routine- oder Testanrufs bei einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff, an Bord vorhandener doppelter Ausrüstung oder besonderer Prüfausrüstung;
- (RI) 4.1.2.7.3 einer Prüfung des ordnungsgemäßen Empfangs mit Hilfe eines Routine- oder Testanrufs von einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff, an Bord vorhandener doppelter Ausrüstung oder besonderer Prüfausrüstung;
- (RI) 4.1.2.7.4 einer Prüfung der Hörbarkeit des UKW/DSC-Alarms;
- (RI) 4.1.2.7.5 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.8 eine Untersuchung der GW/KW-Sprechfunkgeräte, einschließlich:
- (RI) 4.1.2.8.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.8.2 einer Prüfung der Antennenabstimmung in allen einschlägigen Bändern;
- (RI) 4.1.2.8.3 einer Prüfung, ob die Geräte in allen einschlägigen Frequenzbereichen innerhalb der Frequenztoleranz liegen (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.8.4 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Kontaktaufnahme mit einer Küstenfunkstelle und/oder Messung der Verbindungsqualität und des Frequenzausgangs;
- (RI) 4.1.2.8.5 einer Prüfung der Empfängerleistung durch Kontrolle aller bekannten Funkstellen in allen einschlägigen Frequenzbereichen;
- (RI) 4.1.2.8.6 sind Steuereinheiten außerhalb der Kommandobrücke vorhanden, einer Prüfung, ob die Steuereinheit auf der Brücke zum Zweck der Veranlassung der Aussendung von Notalarman höchste Priorität hat (Regeln IV/9, 10, 11 und 14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.9 eine Untersuchung der KW-Funkfernreiber, einschließlich:
- (RI) 4.1.2.9.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.9.2 einer Bestätigung dafür, dass die richtige Selektivrufnummer in die Geräte einprogrammiert ist;
- (RI) 4.1.2.9.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Überprüfung eines neueren Ausdrucks oder durch einen Test mit einer Küstenfunkstelle (Regeln IV/10 und 11 SOLAS 74/88);
-

A.1140(31)

- (RI) 4.1.2.10 eine Untersuchung des beziehungsweise der GW/KW-DSC-Controller, einschließlich:
- (RI) 4.1.2.10.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.10.2 einer Bestätigung dafür, dass die richtige Seefunkidentität in die Geräte einprogrammiert ist;
- (RI) 4.1.2.10.3 einer Prüfung des Selbsttestprogramms außerhalb des Sendebetriebs;
- (RI) 4.1.2.10.4 einer Prüfung der Funktion mittels eines Testanrufs über GW und/oder KW bei einer Küstenfunkstelle, soweit die Regeln des Anlegeplatzes GW/KW-Übertragungen gestatten (Regeln IV/9, 10 und 11 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.10.5 einer Prüfung der Hörbarkeit des GW/KW-DSC-Alarms;
- (RI) 4.1.2.11 eine Untersuchung des beziehungsweise der GW/KW-DSC-Wachempfänger, einschließlich:
- (RI) 4.1.2.11.1 einer Bestätigung dafür, dass nur Not- und Sicherheitsfrequenzen für DSC überwacht werden (Regel IV/9 bis 12 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.11.2 einer Prüfung, ob während der Tastung von GW/KW-Funksendern eine ununterbrochene Wache gehalten wird (Regel IV/12 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.11.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion mittels eines Testanrufs von einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff;
- (RI) 4.1.2.12 eine Untersuchung der Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle(n), einschließlich:
- (RI) 4.1.2.12.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind und, in Fällen, in denen eine unterbrechungsfreie Versorgung mit Informationen von den Navigations- oder anderen Einrichtungen des Schiffes erforderlich ist, Sicherstellung, dass diese Informationen bei einem Ausfall der Haupt- oder Notstromquelle des Schiffes weiterhin verfügbar bleiben (Regeln IV/13 und 14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.12.2 soweit möglich, einer Prüfung der Notfallfunktionen mittels eines zugelassenen Prüfverfahrens (Regeln IV/10, 12 und 14 SOLAS 74/88);
- (RI) 4.1.2.12.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion mittels einer Überprüfung eines neueren Ausdrucks oder eines Testanrufs;
- (RI) 4.1.2.13 gegebenenfalls eine Untersuchung der NAVTEX-Ausrüstung (Regeln IV/7, 12 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (RI) 4.1.2.13.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;
- (RI) 4.1.2.13.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
- (RI) 4.1.2.14 eine Untersuchung der Gruppenrufausrüstung (Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (RI) 4.1.2.14.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;
- (RI) 4.1.2.14.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
- (RI) 4.1.2.15 soweit angezeigt, eine Untersuchung der Funkgeräte zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über KW-Schmalband-Fernschreibtelegrafie (NBDP) (Regeln IV/7, 12 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (RI) 4.1.2.15.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;

-
- (RI) 4.1.2.15.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
 - (RI) 4.1.2.16 eine Untersuchung der 406-MHz-Satellitenfunkbake zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB) (Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.16.1 einer Prüfung der Position und Befestigung für das freie Aufschwimmen;
 - (RI) 4.1.2.16.2 der Durchführung einer visuellen Überprüfung auf Mängel;
 - (RI) 4.1.2.16.3 der Ausführung der Selbsttestroutine;
 - (RI) 4.1.2.16.4 einer Prüfung, ob der eindeutige Bakenidentifikationscode deutlich auf der Außenseite der Ausrüstung vermerkt ist und, wenn möglich, die Dekodierung des eindeutigen Bakenidentifikationscodes zur Bestätigung seiner Richtigkeit;
 - (RI) 4.1.2.16.5 einer Prüfung, ob der in die Funkbake einprogrammierte eindeutige Bakenidentifikationscode dem im Auftrag der Verwaltung zugewiesenen eindeutigen Bakenidentifikationscode entspricht;
 - (RI) 4.1.2.16.6 einer Prüfung, ob die MMSI-Nummer, soweit diese in der Bake kodiert ist, der dem Schiff zugewiesenen MMSI-Nummer entspricht;
 - (RI) 4.1.2.16.7 einer Prüfung des Verfallsdatums der Batterie;
 - (RI) 4.1.2.16.8 soweit vorhanden, einer Prüfung der hydrostatischen Auslösevorrichtungen;
 - (RI) 4.1.2.16.9 einer Prüfung der Aussendung auf Betriebsfrequenzen, der Kodierung und der Registrierung auf dem 406-MHz-Signal ohne Übertragung eines Notrufs an den Satelliten;
 - (RI) 4.1.2.16.10 einer Prüfung, ob die Funkbake (EPIRB) in Abständen von nicht mehr als fünf Jahren an zugelassenen Instandhaltungseinrichtungen an Land einer Instandhaltung unterzogen worden ist (Regel IV/15.9 SOLAS 74/04);
 - (RI) 4.1.2.16.11 soweit möglich, einer Prüfung der Aussendung auf Betriebsfrequenzen, der Kodierung und der Registrierung auf dem 121,5-MHz-Peilsignal ohne Übertragung eines Notrufs an den Satelliten;
 - (RI) 4.1.2.17 eine Untersuchung des UKW-Sprechfunkgeräts (Senden/Empfangen) (Regel III/6 SOLAS 74/88), einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.17.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion auf Kanal 16 und einem weiteren Kanal im Wege einer Erprobung mit Hilfe einer anderen fest eingebauten oder tragbaren UKW-Anlage (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.2.17.2 einer Prüfung der Batterieladevorrichtungen, soweit wiederaufladbare Batterien verwendet werden;
 - (RI) 4.1.2.17.3 einer Prüfung des Verfallsdatums von Primärbatterien, soweit solche verwendet werden;
 - (RI) 4.1.2.17.4 gegebenenfalls einer Prüfung etwaiger fest eingebauter Einrichtungen, die in einem Überlebensfahrzeug vorhanden sind;
 - (RI) 4.1.2.18 eine Untersuchung des beziehungsweise der Ortungsgeräte zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regeln III/6, IV/7 und 14 SOLAS 74/88/08), einschließlich:
 - (RI) 4.1.2.18.1 einer Prüfung der Position und Befestigung;
 - (RI) 4.1.2.18.2 einer Kontrolle der Anzeige auf dem 9-GHz-Radar des Schiffes;
 - (RI) 4.1.2.18.3 einer Prüfung des Verfallsdatums der Batterie;
 - (RI) 4.1.2.19 eine Untersuchung der mitgeführten Prüfgeräte und Ersatzteile, um sicherzustellen, dass diese mit den Seegebieten, in denen das Schiff verkehrt, sowie

den gewählten Optionen zur Aufrechterhaltung der Erfüllung der Funktionsanforderungen im Einklang stehen (Regel IV/15 SOLAS 74/88).

- (RI) 4.1.3 In Bezug auf die Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, soll die Prüfung, ob sich Unterlagen usw. an Bord befinden, Folgendes umfassen:
 - (RI) 4.1.3.1 eine Prüfung, ob eine von der Flaggenstaatverwaltung ausgestellte gültige Funklizenz vorhanden ist (Artikel 24 ITU RR);
 - (RI) 4.1.3.2 eine Prüfung der Befähigungszeugnisse des Funkers (Regel IV/16 SOLAS 74/88 und Artikel 56 ITU RR);
 - (RI) 4.1.3.3 eine Prüfung der Aufzeichnungen über den Funkverkehr (Tagebuch) (Regel IV/17 SOLAS 74/88 und Anhang 11 ITU RR);
 - (RI) 4.1.3.4 eine Prüfung, ob aktuelle ITU-Veröffentlichungen mitgeführt werden (Anhang 11 ITU RR);
 - (RI) 4.1.3.5 eine Prüfung, ob für die gesamte Ausrüstung Betriebshandbücher mitgeführt werden (Regel IV/15 SOLAS 74/88);
 - (RI) 4.1.3.6 eine Prüfung, ob für die gesamte Ausrüstung Instandhaltungshandbücher mitgeführt werden, wenn die Instandhaltung auf See die gewählte Option ist (Regel IV/15 SOLAS 74/88).
- (RI) 4.1.4 In Bezug auf die Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die Erstbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
 - (RI) 4.1.4.1 Anfertigung und Weiterleitung eines Besichtigungsberichts durch den Besichtigter, aus dem die Organisation, die er oder sie vertritt, eindeutig hervorgeht, an die zuständigen Behörden, wobei die Ergebnisse der Besichtigung und die Auslassungen und Mängel der Aufzeichnungen im Einzelnen anzugeben sind; sehen die zuständigen Behörden ihre Anforderungen als erfüllt an, sollen sie ein Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und das zugehörige Ausrüstungsverzeichnis (Muster R) ausstellen.
- (RP) **4.2 Regelmäßige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.4
- (RP) 4.2.1 In Bezug auf Funkanlagen, einschließlich funktechnischer Rettungsmittel, auf Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
 - (RP) 4.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
 - (RP) 4.2.1.2 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
 - (RP) 4.2.1.3 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
 - (RP) 4.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
 - (RP) 4.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
 - (RP) 4.2.1.6 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;

- (RP) 4.2.1.7 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (RP) 4.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (RP) 4.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (RP) 4.2.1.10 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (RP) 4.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (RP) 4.2.1.12 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (RP) 4.2.1.13 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (RP) 4.2.1.14 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);³⁵
- (RP) 4.2.1.15 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (RP) 4.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (RP) 4.2.1.17 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (RP) 4.2.1.18 eine Prüfung, ob an Bord hinreichende Informationen für einen ordnungsgemäßen Betrieb und eine ordnungsgemäße Instandhaltung der Ausrüstung vorhanden sind;
- (RP) 4.2.1.19 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (RP) 4.2.1.20 eine Bestätigung dafür, dass neue Ausrüstung vor ihrem Einbau ordnungsgemäß zugelassen worden ist und dass keine Änderungen vorgenommen wurden, welche die Gültigkeit des Zeugnisses beeinträchtigen würden;
- (RP) 4.2.1.21 eine Bestätigung dafür, dass in der Zeit nach der letzten Besichtigung Aufzeichnungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung und den Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst (Radio Regulations) geführt wurden (Regel IV/17 SOLAS 74/88);
- (RP) 4.2.1.22 eine Prüfung des schriftlichen Nachweises darüber, dass innerhalb der letzten 12 Monate im Hafen ein Nachweis über die tatsächliche Kapazität der Batterie erbracht wurde (Regel IV/13 SOLAS 74/88);

³⁵ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (RP) 4.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass die Bestimmungen von (RI) 4.1.3 eingehalten wurden;
- (RP) 4.2.1.24 eine Prüfung, ob die jährliche Erprobung der Satelliten-Funkbake (EPIRB) durchgeführt wurde und ob diese, soweit zutreffend, in Abständen, die fünf Jahre nicht überschreiten, einer Instandhaltung an Land unterzogen wurde (Regel IV/15 SOLAS 74/04);
- (RP) 4.2.1.25 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (RP) 4.2.2 In Bezug auf Funkanlagen, einschließlich funktechnischer Rettungsmittel, von Frachtschiffen soll die regelmäßige Besichtigung Folgendes umfassen:
- (RP) 4.2.2.1 die Bestimmungen von (RI) 4.1.2.
- (RP) 4.2.3 In Bezug auf Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in funktechnischen Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die regelmäßige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (RP) 4.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (RP) 4.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (RR) **4.3 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (RR) 4.3.1 In Bezug auf die Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (RR) 4.3.1.1 die Bestimmungen von (RP) 4.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe.
- (RR) 4.3.2 In Bezug auf Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in funktechnischen Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (RR) 4.3.2.1 die Bestimmungen von (RI) 4.1.2.
- (RR) 4.3.3 In Bezug auf Funkanlagen, einschließlich derjenigen, die in funktechnischen Rettungsmitteln verwendet werden, von Frachtschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (RR) 4.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe nach den Bestimmungen von (RI) 4.1.4.
- (P) **5 Leitlinien für die Besichtigung für das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe**
- (PI) **5.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (PI) 5.1.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (PI) 5.1.1.1 eine Untersuchung der Unterteilung und Stabilität (Regeln II-1/4 bis 8, 8-1, 8-2, 8-3, 13 und 16 SOLAS 74/88/95) (Regeln II-1/5 bis 8-1, 14 und 18 SOLAS 74/06/08; Kap.1,2 und 3 IS-Code) (Regel II-1/8-1 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.1.2 eine Untersuchung der Einrichtungen für die Ballastaufnahme oder Ballastabgabe (Regel II-1/9 SOLAS 74/88) (Regel II-1/20 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.3 eine Untersuchung der Anordnung der Schotte, ihrer Bauart und der in ihnen befindlichen Öffnungen, einschließlich der Verteilung und der Bedienvorrich-

- tungen der wasserdichten Türen (Regeln II-1/10, 14, und 15 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/10, 11 12 und 13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.4 eine Untersuchung der Anordnung der Doppelböden (Regel II-1/12 SOLAS 74/88) (Regel II-1/9 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.5 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Öffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze oder des Schottendecks, soweit jeweils zutreffend, der Bauart der wasserdichten Türen, der runden Schiffsfenster, der wasserdichten Decks, Schächte usw. und der Wasserdichtigkeit oberhalb der Tauchgrenze oder des Schottendecks, soweit jeweils zutreffend (Regeln II-1/17, 18, 19 und 20 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/15, 16, 16-1 und 17 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.6 eine Untersuchung der Pläne für die Lenzpumpen- und Lenzsysteme (Regeln II-1/21 und 39 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05/09 und Regel II-2/20.6.1.4 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.1.7 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorrichtung zur Anzeige des Status der Bugtüren und des Wasseraustritts aus selbigen (Regel II-1/23-2 SOLAS 74/88) (Regel II-1/17-1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.8 eine Untersuchung der Pläne für die Maschinenanlagen (Regeln II-1/26 bis 36 und 54 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.9 eine Untersuchung der Pläne für die elektrischen Anlagen (Regeln II-1/39, 40, 41, 42, 44 und 45 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.10 gegebenenfalls eine Prüfung des Vorhandenseins der zusätzlichen Notbeleuchtung (Regel II-1/42-1 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.11 gegebenenfalls eine Untersuchung der genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen (Regeln II-1/55, II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (PI) 5.1.1.12 eine Untersuchung der Pläne für die Feuerlöschpumpen, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe³⁶, sowie gegebenenfalls der Feuerlöschleitungen, Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses (Regel II-1/39 SOLAS 74/88 und Regel II-2/10.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 2 und 12 FSS-Code) (Regel II-1/39 und Regeln II-2/4 und 19 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.13 eine Untersuchung der Pläne für die Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen (Regeln II-2/10.4 und 10.5 SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5, 6 und 7 FSS-Code) (Regel II-2/7 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.14 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der Feuerlöscher und der Brandschutzausrüstung, einschließlich der umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer), und des Vorhandenseins tragbarer Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen), die von einer explosionsgeschützten Art oder eigensicher sein müssen (Regeln II-2/6 und 17 SOLAS 74/88) (Regel II-2/10.10 SOLAS 74/00/12);
- (PI) 5.1.1.15 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins einer an einer geeigneten Stelle aufgestellten Einrichtung, mit der Atemluftflaschen vollständig wiederbefüllt werden können (Regel II-2/10.10.2 SOLAS 74/08);

³⁶ Es wird auf die Einheitliche Auslegung des Kapitels 12 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1388) verwiesen.

A.1140(31)

- (PI) 5.1.1.16 eine Untersuchung der Pläne für die Feuerlöscheinrichtungen und die besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen (Regel II-1/39 und Regeln II-2/7 und 11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.17 eine Untersuchung der Einrichtungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle (Regel II-2/4.2.3 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.18 eine Untersuchung der Pläne für den baulichen Brandschutz, einschließlich der Fluchtmöglichkeiten (Regeln II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20 und 20-1 SOLAS 74/00/12/15; Kap. 13 Abschnitte 1 und 2 FSS-Code) (Regeln II-2/23 bis 36 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.19 eine Untersuchung der Pläne für den Schutz von Sonderräumen und anderen Laderäumen (Regeln II-2/37, 38 und 39 SOLAS 74/88) (Regeln II-2/ 7.6, 9, 10.7.1, 10.7.2 und 20 SOLAS 74/00/06/10/15; Kap. 9 und 10 FSS-Code);
- (PI) 5.1.1.20 eine Untersuchung der Pläne für die Brandschutzvorkehrungen für Fahrgast-schiffe, die zur Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetter-decks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, einschließlich der Wasser-nebel-Löschlanze (Regel II 2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (PI) 5.1.1.21 eine Untersuchung der Pläne für das fest eingebaute Feuermelde- und -an-zeigesystem und ein etwaiges selbsttätiges Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesystem, soweit jeweils zutreffend, in Maschinenräumen, einschließlich geschlossener Räume mit eingebauter Verbrennungsanlage, Unterkunfts- und Wirtschaftsräume und Kontrollräume (Regel II-2/7 (außer 7.5.5, 7.6 und 7.9) SOLAS 74/00/06/10; Kap. 8, 9 und 10 FSS-Code) (Regel II-2/40 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.22 eine Untersuchung der Pläne für den Mannschaftsalarm und die Rundspruch-anlage oder andere wirksame Nachrichtenübermittlungseinrichtungen (Regel II-2/7.9 SOLAS 74/00/06; Kap. 9 FSS-Code; Kap. 7 LSA-Code) (Regel II-2/40 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.23 eine Untersuchung der Pläne für die besonderen Vorkehrungen für die Beför-derung gefährlicher Güter, falls zutreffend, einschließlich Wasserversorgung, elektrische Geräte und Leitungen, Rauchmeldeanlage in der Absaugung zur Feueranzeige, Lenzeinrichtungen und persönliche Schutzausrüstung (Regeln II-2/41 und 54 SOLAS 74/88) (Regel II-2/19 SOLAS 74/00/08; Kap. 9 und 10 FSS-Code);
- (PI) 5.1.1.24 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Verteilung der Überlebens-fahrzeuge und der Bereitschaftsboote sowie der Vorrichtungen für das Sam-meln der Fahrgäste (Regeln III/11 bis 17, 21 und 24 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.1.25 eine Untersuchung der Bauausführung der Überlebensfahrzeuge, einschließ-lich ihrer Bauausrüstung, Zubehörteile, Auslösemechanismen und Einholvor-richtungen sowie Einbootungs- und Aussetzvorrichtungen (Regeln III/ 20 bis 24, 36, 38 bis 44 und 48 SOLAS 74/88) (Regel III/4 SOLAS 74/06) (Abschnitte 3.2, 4.1 bis 4.6, 6.1 bis 6.2 LSA-Code);
- (PI) 5.1.1.26 eine Untersuchung der Bauausführung der Bereitschaftsboote, einschließlich ihrer Ausrüstung sowie Aussetz- und Einholvorrichtungen (Regeln III/16, 20, 47 und 48 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.27 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Auf-bewahrung von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) und Or-tungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regel III/6.2.2 SOLAS 74/88/08);

-
- (PI) 5.1.1.28 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und Aufbewahrung der Raketen für den Notfall und des Leinenwurfgeräts und des Vorhandenseins an Bord von Geräten zur Nachrichtenübermittlung sowie des Generalalarmsystems (Regeln III/6, 17, 35, 49 und 50 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.29 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Spezifikationen und der Aufbewahrung der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten, der Eintauchanzüge und der Wärmeschutzhilfsmittel (Regeln III/7, 21,22 und 26 SOLAS 74/88/06);
- (PI) 5.1.1.30 eine Untersuchung der Pläne für die Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich ihrer Speisung aus der Notstromquelle (Regeln II-1/42 und III/11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.31 eine Untersuchung der Pläne für die Anordnung der und die Anforderungen an die Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 COLREG 1972);
- (PI) 5.1.1.32 eine Untersuchung der Pläne betreffend die Gestaltung der Kommandobrücke, die Gestaltung und Anordnung von Navigationssystemen und -ausrüstung sowie die Verfahren auf der Kommandobrücke (Regel V/15 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.1.33 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der folgenden Navigationsausrüstung, soweit zutreffend: Tagsignalscheinwerfer, Magnetregelkompass, Kursübermittlungsgerät, Kreiselkompass, Tochterkreiselkompass, Radaranlage(n), automatisches Schiffsidentifizierungssystem, elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe (n) oder automatische Radarbildauswerthilfe(n), Echolotanlage, Gerät zur Anzeige der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung, Ruderlagenanzeiger, Propellerdrehzahlanzeiger, Gerät zur Anzeige der Steigung und Betriebsweise des Verstellpropellers, Drehgeschwindigkeitsanzeiger, Kursüberwachungs- oder Bahnführungssystem, Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem (GNSS), terrestrisches Funknavigationssystem und Schallsignal-Empfangsanlage, Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung, Vorrichtung zum Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte, gegebenenfalls BN-WAS und ECDIS, einschließlich gegebenenfalls Ersatzvorrichtungen (Regel V/19 SOLAS 74/00/09/13);
- (PI) 5.1.1.34 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen des Schiffsdatenschreibers (Regel V/20 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.1.35 eine Prüfung der Sicht von der Kommandobrücke (Regel V/22 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.1.36 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen des Systems für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (PI) 5.1.1.37 eine Prüfung der Pläne und Spezifikationen der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, der Lotsenleitern, der kombinierten Vorrichtungen, soweit zutreffend, des Zugangs zum Schiffsdeck und der zugehörigen Ausrüstung sowie Beleuchtung und der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen (Regel V/23 SOLAS 74/00/10);
- (PI) 5.1.1.38 eine Ermittlung der Seegebiete, die als Einsatzort angegeben wurden, der zur Erfüllung der Funktionsanforderungen in den Seegebieten, in denen der Einsatz erfolgen soll, eingebauten Ausrüstung, der Verfahren zur Gewährleistung der Erfüllung der Funktionsanforderungen und der Vorkehrungen für die
-

- Versorgung mittels einer Notstromquelle (soweit vorhanden) (Regeln II-1/42 und IV/1 bis 15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.39 eine Ermittlung, welche Funkgeräte zu besichtigen sind und ob auf eine Dopplung von Geräten zurückgegriffen wird, um sicherzustellen, dass die Funktionsanforderungen erfüllt werden, eine Ermittlung, welche Geräte die „Grundgeräte“ und welche die „doppelten Geräte“ sind (Regel IV/15 SOLAS 74/88) (vorhandene zusätzliche Funkverkehrausrüstung, bei der es sich nicht um Ausrüstung handelt, die zur Einhaltung von SOLAS erforderlich ist, soll vermerkt werden);
- (PI) 5.1.1.40 eine Bestätigung dafür, dass alle SOLAS-Ausrüstungsgegenstände einschlägigen Leistungsnormen entsprechen, die nicht geringer sind als die von der IMO angenommenen (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.41 eine Untersuchung der Pläne für die Bereitstellung und die Positionierung der Funkanlagen einschließlich Stromquellen und Antennen (Regeln II-1/42, IV/6 und 14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.42 eine Untersuchung der Pläne für die Bereitstellung und Platzierung der funktechnischen Rettungsmittel (Regel III/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.1.43 gegebenenfalls eine Prüfung, ob eine Liste mit allen für den Betrieb eines Fahrgastschiffes geltenden Einschränkungen an Bord mitgeführt wird und auf dem neuesten Stand ist;
- (PI) 5.1.1.44 eine Prüfung des Vorhandenseins von Mitteln zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.1.45 eine Prüfung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeugräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.1.46 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins einer Sicherheitszentrale (Regel II-2/23 SOLAS 74) und der Erfüllung der zugehörigen Lüftungsbezogenen Anforderungen (Regel II-2/8.2 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.47 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen, die eine Länge von 120 m oder mehr oder aber drei oder mehr senkrechte Hauptbrandabschnitte haben, eine Bestätigung dafür, dass die schiffbaulichen Kriterien zur Sicherstellung der Möglichkeit einer sicheren Weiterfahrt des Schiffes in einen Hafen und die Systeme, die nach einem Brand betriebsfähig bleiben müssen, dokumentiert wurden und dass Schutzbereiche bestimmt wurden (Regeln II-2/21 und 22 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.1.48 gegebenenfalls eine Untersuchung des Ladungssicherungshandbuchs bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02).
- (PI) 5.1.2 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen betreffend die Untersuchung der Pläne und Ausführungen sollen die zusätzlichen Vorschriften für Fahrgastschiffe, die Erdgas als Treibstoff nutzen, mit Ausnahme von Schiffen, die dem IGC-Code unterliegen, Folgendes umfassen:
- (PI) 5.1.2.1 eine Untersuchung der Pläne für das Brennstoffbehältersystem, die Kontrolle des Dampfraums der Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff, das Aufspüren

- von Gas, die Füllstandsanzeige, die Beladungsgrenzen der Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff und andere besondere Vorschriften (Kap. 5, 6, 7, 8 und 15 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.2 eine Untersuchung der Pläne für die Vorkehrungen auf dem Schiff (Kap. 5 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.3 eine Untersuchung der Pläne für Rohrleitungssysteme (Kap. 5, 6, 7 und 9 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.4 eine Untersuchung der Pläne für die Druckregelung (Kap. 6 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.5 eine Untersuchung der Pläne für die Überwachung der Atmosphäre (Kap. 6 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.6 eine Untersuchung der Pläne für die Maschinenanlagen (Kap. 10 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.7 eine Untersuchung der Pläne für die Brandschutz- und Feuerlöschschrüstung (Kap. 11 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.8 eine Untersuchung der Pläne für das Feuermelde- und Feueranzeigesystem und die Brandbekämpfungseinrichtungen (Absätze 11.4, 11.5, 11.6 und 11.7 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.9 eine Untersuchung der Pläne für die Lüftungssysteme (Kap. 12 und 13 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.10 eine Untersuchung der Pläne für die elektrischen Anlagen (Kap. 12 und 14 IGF-Code);
- (PI) 5.1.2.11 eine Untersuchung der Pläne für die Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme (Kap. 15 IGF-Code).
- (PI) 5.1.3 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (PI) 5.1.3.1 eine Untersuchung der Außenseite des Schiffsbodens, einschließlich der Beplattung des Bodens und des Bugs, des Kiels, der Bilgenkiele, des Vorstevens, des Schraubenrahmens, des Ruders, der Seekästen und der Siebe (Regel I/7 Buchstabe b Ziffer i SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.2 eine Bestätigung der Anordnung, auf der die Berechnungen für die Unterteilung und Stabilität beruhen, und eine Prüfung der Unterteilungsladelinien (Regeln II-1/4 bis 8, 13 und 16 SOLAS 74/88 /95) (Regeln II-1 /6, 7, 7-1, 7-2, 7-3, 8, 9,14, 18 SOLAS 74/06/08) (Regel II-1/8-1 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.3.3 eine Bestätigung dafür, dass dem Kapitän Betriebsinformationen für eine sichere Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereinbruch im Wege eines bordeigenen Stabilitätsrechners oder landseitiger Unterstützung zur Verfügung stehen (Regel II-1/8-1 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.3.4 eine Prüfung der Einrichtungen für die Ballastaufnahme oder Ballastabgabe (Regel II-1/9 SOLAS 74/88) (Regel II-1/20 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.5 eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks, soweit angezeigt, über ein zugelassenes Korrosionsschutzsystem verfügen (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (PI) 5.1.3.6 eine Bestätigung der Anordnung der Schotte, ihrer Bauart und der in ihnen befindlichen Öffnungen, eine Bestätigung dafür, dass das Kollisionsschott bis zur Höhe des Freiborddecks wasserdicht ausgeführt ist, dass die Ventile, mit denen die Rohrleitungen versehen sind, die das Kollisionsschott durchbrechen, von einer Stelle oberhalb des Freiborddecks aus bedient werden

können und dass keine Türen, Mannlöcher, Lüftungsschächte oder sonstige Öffnungen vorhanden sind, eine Bestätigung dafür, dass die sonstigen Schotte, wie zur Unterteilung des Schiffes erforderlich, bis zur Höhe des Kollisionsschotts wasserdicht ausgeführt sind und eine Bestätigung der Bauart der wasserdichten Türen sowie dafür, dass sie geprüft wurden (Regeln II-1/10, 14, 15 und 18 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/10, 11, 12, 13 und 16 SOLAS 74/06);

- (PI) 5.1.3.7 eine Bestätigung dafür, dass die Wasserdichtigkeit an den Stellen, an denen Rohrleitungen, Speigatte usw. wasserdichte Schotte durchbrechen, erhalten geblieben ist (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.8 eine Bestätigung dafür, dass auf der Kommandobrücke ein Diagramm, aus dem die Lage der wasserdichten Türen ersichtlich ist, mitsamt Anzeigevorrichtungen vorhanden ist, die anzeigen, ob die Türen geöffnet oder geschlossen sind sowie eine Bestätigung dafür, dass die wasserdichten Türen und ihre Bedieneinrichtungen nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut worden sind (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.9 eine Erprobung der Funktion der wasserdichten Türen sowohl von der Kommandobrücke aus bei einem Notfall als auch vor Ort an der Tür selbst (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06) und insbesondere, ob sie
 - (PI) 5.1.3.9.1 vor Ort von beiden Seiten des Schottes aus bedient werden können;
 - (PI) 5.1.3.9.2 an allen Fernbedienungsstellen über Vorrichtungen verfügen, die anzeigen, ob die Tür geöffnet oder geschlossen ist;
 - (PI) 5.1.3.9.3 über eine akustische Warnvorrichtung, die von anderen Warnvorrichtungen in dem Bereich getrennt ist, und gegebenenfalls über ein blinkendes optisches Warnsignal verfügen;
 - (PI) 5.1.3.9.4 über Bedienungshebel auf jeder Seite des Schottes verfügen, so dass eine Person beide Hebel in geöffneter Stellung halten und sicher durch die wasserdichte Tür gehen kann, ohne dabei unabsichtlich den Schließvorgang auszulösen;
- (PI) 5.1.3.10 eine Erprobung des Handfernbetriebs zum Schließen einer wasserdichten Schiebetür mit Kraftantrieb von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.11 eine Bestätigung dafür, dass die wasserdichten Türen und ihre Anzeigevorrichtungen im Falle eines Ausfalls der Haupt- und Notstromquellen betriebsfähig sind (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.12 gegebenenfalls eine Prüfung aller wasserdichten Türen, bei denen ein fernbedientes Schließen nicht erforderlich ist und die in wasserdichte Schotte eingebaut sind, die Zwischendeckräume voneinander trennen, sowie eine Bestätigung dafür, dass ein Hinweis bezüglich ihres Schließens angebracht ist (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.13 eine Bestätigung dafür, dass an losnehmbaren Platten an Schotten in Maschinenräumen ein Hinweis bezüglich ihres Schließens angebracht ist und gegebenenfalls eine Erprobung stattdessen eingebauter wasserdichter Türen mit Kraftantrieb (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.14 eine Bestätigung der Vorrichtungen zum Schließen von Seitenfenstern und ihren Innenblenden, ebenso von Speigatten, Ausgussrohren und ähnlichen Öffnungen sowie sonstigen Einlass- und Ausgussöffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);

-
- (PI) 5.1.3.15 eine Bestätigung dafür, dass die Ventile zum Schließen der Seewasser-Haupt- und -Hilfseinlässe und -ausgüsse in den Maschinenräumen leicht zugänglich sind und dass eine Vorrichtung vorhanden ist, die den Status der Ventile anzeigt (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.16 eine Bestätigung dafür, dass Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten, die unterhalb des Schottendecks angeordnet sind, sicher geschlossen werden können und dass die inneren Enden aller Asche- und Abfallschütten mit wirksamen Deckeln versehen sind (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.17 eine Bestätigung der Wasserdichtigkeit von wasserdichten Decks und Schächten, Tunneln und Lüftern, indem diese einer Abspritzprobe oder einer Überflutungsprüfung unterzogen werden (Regel II-1/19 SOLAS 74/88) (Regel II-1/16-1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.18 eine Bestätigung der Vorrichtungen zum Erhalt der Wasserdichtigkeit oberhalb des Schottendecks (Regeln II-1/17 und 17-1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.19 eine Bestätigung der Lenzvorrichtungen und dafür, dass jede Lenzpumpe und das Lenzpumpensystem für jede wasserdichte Abteilung wirkungsvoll funktionieren (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (PI) 5.1.3.20 eine Bestätigung dafür, dass das Lenzsystem auf dem Freiborddeck angeordneter geschlossener Laderäume wirkungsvoll funktioniert (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (PI) 5.1.3.20.1 eine Sichtprüfung der Lenzeinrichtungen auf Verstopfung oder andere Schäden hin und eine Bestätigung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeuräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.3.21 die Durchführung eines Krängungsversuchs (Regel II-1/22 SOLAS 74/88) (Regel II-1/5 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.22 gegebenenfalls eine Prüfung der Vorrichtung zur Anzeige des Status der Bugtüren und eines etwaigen Wasseraustritts aus selbigen (Regel II-1/23-2 SOLAS 74/88) (Regel II-1/17-1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.23 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen zur Überwachung von Sonderräumen oder Ro-Ro-Räumen, sofern vorhanden, zufriedenstellend sind (Regel II-1/23 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.24 eine Bestätigung dafür, dass die Maschinen, Kessel und sonstigen Druckbehälter, die dazugehörigen Rohrleitungssysteme und Armaturen so eingebaut und geschützt sind, dass jede Gefahr für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt wird; dabei sind bewegliche Teile, heiße Oberflächen und andere Gefahren gebührend zu berücksichtigen (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.25 eine Bestätigung dafür, dass der normale Betrieb der Antriebsanlagen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden kann, selbst wenn eine der betriebswichtigen Hilfseinrichtungen ausfällt (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.26 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen vorhanden sind, durch welche die Maschinenanlage ohne äußere Hilfe beim Totalausfall des Schiffes in Betrieb gesetzt werden kann (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.27 eine Bestätigung dafür, dass die Kessel, alle Teile der Maschinenanlage, alle Dampf-, hydraulischen, pneumatischen und sonstigen Systeme und die dazugehörigen Armaturen, die unter Innendruck stehen, geeigneten Erprobun-

- gen unterzogen worden sind, einschließlich einer Druckprobe (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.28 eine Bestätigung des Vorhandenseins von Einrichtungen, die sicherstellen, dass die zulässige Drehzahl nicht überschritten wird, wo die Gefahr des Überdrehens von Maschinen besteht (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.29 eine Bestätigung dafür, dass, soweit dies praktisch durchführbar ist, in den Teilen der Haupt-, Hilfs- oder sonstigen Maschinen, die mit einem Innendruck belastet sind und die mit einem kritischen Überdruck belastet werden können, Überdruck-Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.30 eine Bestätigung dafür, dass Verbrennungsmotoren, soweit erforderlich, am Kurbelgehäuse mit Sicherheitseinrichtungen gegen Überdruck ausgestattet sind, um das Risiko einer Verletzung von Personal auf ein Mindestmaß zu beschränken (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.31 eine Bestätigung dafür, dass die als Hauptantrieb dienende Turbinenanlage und gegebenenfalls die als Hauptantrieb dienende Verbrennungsmotorenanlage und die Hilfsmaschinen über selbsttätige Abschalteneinrichtungen verfügen, die bei Störungen ansprechen, die schnell zu einem vollständigen Ausfall, einer ernsten Beschädigung oder einer Explosion führen könnten, zum Beispiel Schmierölmangel (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.32 eine Bestätigung und Aufzeichnung darüber, dass die Maschinenanlage imstande ist, in ausreichend kurzer Zeit die Richtung des Propellerschubs umzukehren und damit das Schiff auf angemessene Entfernung zum Stillstand zu bringen sowie über die Wirksamkeit von Zusatzeinrichtungen zum Manövrieren oder Stoppen des Schiffes³⁷ (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.33 eine Bestätigung dafür, dass die Hauptruderanlage und die Hilfsrudderanlage so angeordnet sind, dass durch eine Störung einer von ihnen die andere nicht funktionsunfähig³⁸ wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.34 eine Bestätigung dafür, dass jeder wesentliche Teil der Ruderanlage gegebenenfalls ständig geschmiert wird oder über Schmiereinrichtungen verfügt (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.35 eine Bestätigung dafür, dass an jedem Teil des hydraulischen Systems, das isoliert werden kann und in dem ein Druck vom Antrieb oder von außen aufgebracht werden kann, Sicherheitsventile angebracht sind und dass der Einstelldruck dieser Sicherheitsventile nicht höher ist als der Auslegungsdruck (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.36 eine Bestätigung dafür, dass die Hauptruderanlage in der Lage ist, das Schiff bei höchster Dienstgeschwindigkeit voraus zu steuern und das Ruder von 35 Grad auf der einen Seite auf 35 Grad nach der anderen Seite zu legen, wenn das Schiff bei größtem Betriebstiefgang mit höchster Dienstgeschwindigkeit voraus fährt, und unter denselben Bedingungen in höchstens 28 Sekunden von 35 Grad auf der einen Seite auf 30 Grad nach der anderen Seite zu legen³⁹

³⁷ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahlantriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

³⁸ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahlantriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

³⁹ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahlantriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

- oder, wo es unzweckmäßig ist, die Einhaltung bei größtem Betriebstiefgang durch Vorführung nachzuweisen, bei einem alternativen für die Erprobung auf See zulässigen Beladungszustand⁴⁰ (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.37 eine Bestätigung dafür, dass die Hilfsrudderanlage imstande ist, das Schiff bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit zu steuern und im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden kann und das Ruder in höchstens 60 Sekunden von 15 Grad auf der einen Seite auf 15 Grad nach der anderen Seite zu legen, wenn das Schiff bei größtem Betriebstiefgang und mit halber Höchstgeschwindigkeit voraus oder 7 Knoten fährt, je nachdem, welcher Wert größer ist⁴¹, oder, wo dies unzweckmäßig ist, bei einem alternativen für die Erprobung auf See zulässigen Beladungszustand⁴² (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.38 eine Bestätigung dafür, dass die Kraftantriebseinheiten der Haupt- oder Hilfsrudderanlage nach einem Energieausfall bei Wiederkehr der Energie selbsttätig wieder anlaufen, dass sie von der Kommandobrücke aus in Betrieb gesetzt werden können und dass bei einem Stromausfall bei einer der Kraftantriebseinheiten der Ruderanlage auf der Kommandobrücke ein akustisches und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.39 eine Bestätigung dafür, dass, wenn die Hauptruderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten hat und keine Hilfsrudderanlage eingebaut ist, ein Fehler isoliert werden kann, so dass bei einem einzigen Ausfall in ihrem Rohrleitungssystem die Steuerfähigkeit aufrechterhalten oder rasch wiedergewonnen werden kann (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.40 eine Bestätigung dafür, dass die Steuerungssysteme für die Hauptruderanlage sowohl von der Kommandobrücke als auch vom Rudermaschinenraum aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.41 eine Bestätigung dafür, dass, wenn die Hauptruderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten hat und keine Hilfsrudderanlage eingebaut ist, die zwei unabhängigen Steuerungssysteme von der Kommandobrücke aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.42 eine Bestätigung dafür, dass das Steuerungssystem für die Hilfsrudderanlage im Rudermaschinenraum und, sofern für diese ein Kraftantrieb vorhanden ist, für die Bedienung von der Kommandobrücke aus zufriedenstellend funktioniert und dass dieses System von dem Steuerungssystem für die Hauptruderanlage unabhängig ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.43 eine Bestätigung dafür, dass das Steuerungssystem für jedes von der Kommandobrücke aus bedienbare Steuerungssystem für die Haupt- und Hilfsrudderanlage von einer Stelle auf der Kommandobrücke aus in Betrieb gesetzt werden kann, dass im Rudermaschinenraum Einrichtungen vorhanden sind, mit denen es von der Ruderanlage, die es bedient, abgetrennt werden kann und dass bei Ausfall der Energiezuführung auf der Kommandobrücke ein akustisches und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);

⁴⁰ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1536) verwiesen.

⁴¹ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahltriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

⁴² Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der SOLAS-Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1536) verwiesen.

- (PI) 5.1.3.44 eine Bestätigung dafür, dass die Stromkreise und das Steuerungssystem der Ruderanlage mit ihren zugehörigen Teilen, Kabeln und Rohrleitungen soweit durchführbar über ihre gesamte Länge voneinander getrennt sind (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.45 eine Bestätigung dafür, dass die Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und der Ruderanlage zufriedenstellend funktioniert und dass, auf Schiffen mit Notruderständen, ein Telefon oder eine andere Verständigungseinrichtung zur Weiterleitung von Kursangaben und zur Übermittlung vom Kompass optisch abgelesener Werte an den Notruderstand vorhanden ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14) (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.46 eine Bestätigung dafür, dass die Ruderlage unabhängig vom Steuerungssystem der Ruderanlage auf der Kommandobrücke angezeigt wird, wenn die Hauptruderanlage Kraftantrieb hat und dass diese Ruderlage im Rudermaschinenraum angezeigt wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14) (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.47 eine Bestätigung dafür, dass bei einer hydraulischen Ruderanlage die akustischen und optischen Alarmsignale auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum für jeden Hydrauliköl-Vorratsbehälter zufriedenstellend funktionieren und dass mindestens ein Kraftantriebssystem einschließlich des Vorratsbehälters leicht von einer Stelle innerhalb des Rudermaschinenraums aus mittels eines fest eingebauten Vorratstanks, der mit einem Inhaltsanzeiger ausgestattet ist, mit fest verlegten Rohrleitungen nachgefüllt werden kann (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.48 eine Bestätigung dafür, dass der Rudermaschinenraum leicht zugänglich und, soweit durchführbar, von den Maschinenräumen getrennt und mit geeigneten Einrichtungen ausgestattet ist, um den Zugang während des Betriebs zu den Maschinen und Steuerungssystemen der Ruderanlage unter sicheren Bedingungen zu gewährleisten (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PI) 5.1.3.49 eine Bestätigung dafür, dass bei einer elektrischen und elektro-hydraulischen Ruderanlage die Geräte, die den Betrieb der Motoren auf der Kommandobrücke und an einer Überwachungsstelle für die Hauptmaschinenanlage anzeigen, und die Überlastungswarnanlage und die Warnanlage für die Störung in einer Phase bei einer Dreiphasenversorgung zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/30 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.50 eine Bestätigung dafür, dass die für Antrieb und Sicherheit des Schiffes betriebswichtigen Haupt- und Hilfsmaschinen über wirksame Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen verfügen (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.51 eine Bestätigung dafür, dass geeignete Bedienungseinrichtungen vorhanden sind, wenn eine Fernsteuerung der Antriebsmaschinen von der Kommandobrücke aus beabsichtigt ist, einschließlich, soweit erforderlich, Steuerungs-, Überwachungs-, Melde- und Alarmfunktionen sowie Sicherheitsmaßnahmen (Regel II-1/31 SOLAS 74/00/02);
- (PI) 5.1.3.52 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen zur Bedienung der Haupt- und sonstiger Maschinen aus einem Maschinenkontrollraum zufriedenstellend sind (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.53 eine Bestätigung dafür, dass im Allgemeinen Einrichtungen vorhanden sind, die ein manuelles Umschalten der selbsttätigen Einrichtungen auf Handbetrieb ermöglichen, und dass ein Ausfall die Umschaltung auf Handbetrieb nicht verhindert (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);

-
- (PI) 5.1.3.54 eine Bestätigung dafür, dass ölbefeuerte und Abgaskessel, nicht befeuerte Dampferzeuger, Dampfrohrleitungssysteme und Druckluftsysteme mit geeigneten Sicherheitsfunktionen ausgestattet sind (Regeln II-1/32, 33 und 34 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.55 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftung für die Maschinenräume in Betrieb ist (Regel II-1/35 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.56 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Maßnahmen zur Lärmvermeidung in Maschinenräumen wirksam sind (Regel II-1/36 SOLAS 74/88 und Regel II-1/3-12.2 SOLAS 74/12); oder eine Bestätigung dafür, dass das Schiff so gebaut ist, dass es zu einer Lärmreduzierung an Bord beiträgt und das Personal entsprechend dem mit EntschlieÙung MSC.337(91) angenommenen Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung vor Lärm schützt (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.3.57 eine Bestätigung dafür, dass der Maschinentelegraf, der die Kommandos und Antworten sowohl im Maschinenraum als auch auf der Kommandobrücke sichtbar anzeigt, zufriedenstellend arbeitet (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.58 eine Bestätigung dafür, dass die zweite Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Maschinenraum ebenso zufriedenstellend funktioniert und dass geeignete Verständigungseinrichtungen zu allen anderen Stellen vorhanden sind, von denen aus die Maschinen gefahren werden (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.59 eine Bestätigung dafür, dass die Alarmanlage für Ingenieure in den Unterkünften der Ingenieure deutlich zu hören ist (Regel II-1/38 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.60 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen, die getroffen worden sind, um zu verhindern, dass unter Druck aus einer Pumpe, einem Filter oder einem Vorwärmer austretender Brennstoff mit heißen Oberflächen in Berührung kommt, wirksam sind;
- (PI) 5.1.3.61 eine Bestätigung dafür, dass sich die Einrichtungen für die Bestimmung der Brennstoffmenge in jedem Brennstofftank in einem zufriedenstellenden Betriebszustand befinden (Regel II-2/15 SOLAS 74/88) (Regel II-2/4.2.2.3.5 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.62 eine Bestätigung dafür, dass sich die Einrichtungen zur Verhütung von Überdruck in Öltanks oder in Teilen des Brennstoffsystems, einschließlich der Füllleitungen, in einem zufriedenstellenden Betriebszustand befinden (Regel II-2/15 SOLAS 74/88) (Regel II-2/4.2.2.4 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.63 eine Bestätigung dafür, dass Vorpiektanks nicht zur Beförderung von flüssigem Brennstoff, Schmieröl und sonstigen entzündbaren Ölen vorgesehen sind;
- (PI) 5.1.3.64 eine Bestätigung dafür, dass die elektrischen Anlagen, einschließlich der Hauptstromquelle und der Beleuchtungsanlagen, in Übereinstimmung mit den genehmigten Plänen eingebaut sind (Regeln II-1/40 und 41 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.65 eine Bestätigung dafür, dass eine unabhängige Notstromquelle vorhanden ist und dass die entsprechenden Systeme zufriedenstellend gespeist sind (Regel II-1/42 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.66 eine Bestätigung dafür, dass die Anlasseinrichtungen für jedes Notgeneratorenaggregat zufriedenstellend sind (Regel II-1/44 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.67 gegebenenfalls eine Prüfung der Verteilung und eine Erprobung der zusätzlichen Notbeleuchtung (Regel II-1/42-1 SOLAS 74/88);
-

A.1140(31)

- (PI) 5.1.3.67.1 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen die Bestätigung des Vorhandenseins zusätzlicher Lichtquellen in allen Kabinen und eine Prüfung, ob diese Lichtquellen selbstständig zu leuchten beginnen und mindestens 30 Minuten lang eingeschaltet bleiben, wenn die Stromversorgung für die normale Kabinenbeleuchtung ausfällt (Regel II-1/41.6 SOLAS 74/06/10);
- (PI) 5.1.3.67.2 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins von Rauchmeldern in Kabinen, die, wenn sie aktiviert sind, in der Lage sind, innerhalb des Raumes, wo sie sich befinden, ein akustisches Alarmsignal zu geben oder ein solches Alarmsignal auszulösen (Regeln II-2/7.5.2 und 7.5.3.1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.68 eine Bestätigung dafür, dass ein Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs vorhanden ist (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.69 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen für das zeitweise Unbesetztlagen der Maschinenräume zufriedenstellend sind (Regel II-1/54 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.70 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen von Maschinen oder elektrischen Anlagen, von Systemen zur Lagerung und Verteilung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt, der Brandsicherheit oder von Rettungsmitteln und -vorrichtungen, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für Erprobung und Überprüfung (Regeln II-1/55, II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06/15 und Kap.2 IGF-Code);
- (PI) 5.1.3.71 eine Untersuchung der Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitungen und der Verteilung der Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses sowie eine Prüfung, ob jede Feuerlöschpumpe, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe, gesondert bedienbar ist, so dass gleichzeitig zwei Wasserstrahlen aus verschiedenen Anschlussstutzen in jedem Teil des Schiffes abgegeben werden können, wobei der erforderliche Druck in der Feuerlöschleitung aufrechterhalten wird und eine Prüfung, ob die Notfeuerlöschpumpe, soweit zutreffend, über die erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt und ob die Notfeuerlöschpumpe die Hauptwasserversorgung für ein fest eingebautes Feuerlöschsystem ist sowie eine Prüfung, ob die Notfeuerlöschpumpe über die für dieses System erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt⁴³ (Regeln II-2/4 und 19 SOLAS 74/88; Regel II-2/10.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 2 und 12 FSS-Code);
- (PI) 5.1.3.72 bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, eine Untersuchung der Wassernebel-Löschlanze (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (PI) 5.1.3.73 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Verteilung der Feuerlöscher (Regel II-2/10.3 SOLAS 74/00; Kap. 4 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.74 eine Untersuchung der Brandschutzausrüstungen, einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer) und der Fluchttreter; eine Bestätigung dafür, dass sie vollständig und in zufriedenstellendem Zustand sind, dass Flaschen, einschließlich der Reserveflaschen, etwaig vorgeschriebener umluftunabhängiger Atemschutzgeräte in geeigneter

⁴³ Es wird auf die Einheitliche Auslegung des Kapitels 12 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1388) verwiesen.

- Weise befüllt sind und dass an Bord Einrichtungen zum Wiederbefüllen von Flaschen von Atemschutzgeräten, die während Übungen verwendet wurden, oder eine hinreichende Anzahl von Reserveflaschen vorhanden sind, um die verbrauchten zu ersetzen sowie dafür, dass explosionsgeschützte oder eigensichere tragbare Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) vorhanden sind (Regeln II-2/10.10, 13.3.4, 13.4.3 und 15.2.2 SOLAS 74/00/08/12; Kap. 3 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.75 eine Prüfung der Einsatzbereitschaft und Instandhaltung der Feuerlöschsysteme (Regel II-2/14 SOLAS 74/00) (Regeln II-2/6, 17 und 21 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.76 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Maschinen-, Lade-, Sonder- und Fahrzeugräume, soweit jeweils zutreffend, und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden und dass seine Bedieneinrichtung eindeutig gekennzeichnet ist (Regeln II-2/10.4, 10.5, 10.7.1, 10.7.2 und 20.6.1 SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regeln II-2/7 und 53 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.77 eine Untersuchung der Feuerlöscheinrichtungen und der besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Bestätigung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Öffnen und Schließen der Oberlichter, den Rauchabzug, das Schließen des Schornsteins und der Lüftungsöffnungen, das Schließen kraftbetriebener und anderer Türen, das Abstellen der Lüftung und von Kesseldruck- und Saugzuggebläsen und das Abstellen der Brennstoffpumpe und anderer Pumpen, die entzündbare flüssige Stoffe pumpen (Regeln II-2/5.2, 8.3, 9.5 und 10.5 SOLAS 74/00/12/14) (Regeln II-2/7 und 11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.78 eine Prüfung, ob fest eingebaute Kohlendioxid-Feuerlöschsysteme zum Schutz der Maschinenräume, soweit zutreffend, über zwei getrennte Bedienelemente verfügen; eines für das Öffnen der Gasleitung und eines für die Freigabe des Gases aus dem Vorratsbehälter, wobei beide in einer Auslösestation untergebracht sein sollen, die deutlich erkennbar dem jeweiligen Raum zugeordnet ist (Regel II-2/10.4 SOLAS 74/08; Kap. 5.2.2.2 FSS-Code);
- (PI) 5.1.3.79 eine Untersuchung der Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle und eine Prüfung des fernbedienten Schließens von Absperrrichtungen für flüssigen Brennstoff und sonstige entzündbare Öle sowie der Fernbedien-Einrichtungen zum Schließen der Absperrrichtungen an Tanks, die flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle enthalten (Regel II-2/15 SOLAS 74/88/06) (Regel II-2/4.2 SOLAS 74/00/15);
- (PI) 5.1.3.80 eine Untersuchung eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen wurden (Regeln II-2/11, 12, 13, 14, 36 und 41 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.81 eine Bestätigung dafür, dass alle Aspekte des Einbaus des baulichen Brandschutzes, einschließlich hinsichtlich der Konstruktion, der Feuerwiderstandsfähigkeit, des Schutzes von Treppenschächten und Aufzügen, der Kabinenvorflächen, der Öffnungen von Trennflächen der Klassen „A“ und „B“, der Lüftungssysteme sowie der Fenster und Seitenfenster und der Verwendung brennbarer Werkstoffe den genehmigten Plänen entsprechen (Regeln II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20, 20-1 SOLAS 74/00/04/12/15 und Kap. 13 Abschnitte 1 und 2 FSS-Code) (Regeln II-2/23 bis 35 SOLAS 74/88);

A.1140(31)

- (PI) 5.1.3.82 eine Erprobung aller von Hand zu bedienenden und aller selbsttätigen Feuerschutztüren, einschließlich der Vorrichtungen für das Verschließen der Öffnungen von Trennflächen der Klassen „A“ und „B“ (Regeln II-2/30 und 31 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.83 eine Erprobung der Schließeinrichtungen für die Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme für den Rauchabzug und der Nachweis, dass die Lüfter mit Kraftantrieb von außerhalb des Raumes, den sie versorgen, abgestellt werden können (Regel II-2/32 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.84 eine Bestätigung dafür, dass die Treppen und Leitern so angeordnet sind, dass sie Fluchtwege zum Einbootungsdeck der Rettungsboote und Rettungsflöße aus allen Unterkunftsräumen für Fahrgäste und Besatzung und aus Räumen bilden, in denen die Besatzung normalerweise beschäftigt ist (Regel II-2/13.7 SOLAS 74/00) und insbesondere dafür, dass
- (PI) 5.1.3.84.1 unter dem Schottendeck zwei Fluchtwege aus jeder wasserdichten Abteilung vorhanden sind, von denen einer nicht durch wasserdichte Türen führt;
- (PI) 5.1.3.84.1 oberhalb des Schottendecks zwei Fluchtwege aus allen senkrechten Abschnitten sowie aus allen vergleichbaren Bereichen vorhanden sind, von denen mindestens einer unmittelbar zu einer Treppe führt, die einen senkrechten Fluchtweg bildet;
- (PI) 5.1.3.84.3 die Funkstation, soweit vorhanden, einen unmittelbaren Zugang zum freien Deck oder zwei Fluchtmöglichkeiten oder Ausgänge hat, von denen einer ein rundes oder eckiges Schiffsfenster von ausreichender Größe ist;
- (PI) 5.1.3.85 eine Bestätigung dafür, dass die Fluchtmöglichkeiten aus etwaigen Sonderräumen im Allgemeinen (PI) 5.1.3.84 entsprechen (Regel II-2/28 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.86 eine Bestätigung dafür, dass in den Maschinenräumen zwei weit voneinander entfernt liegende Fluchtwege vorhanden sind, die zu den Einbootungsdecks der Rettungsboote und -flöße führen, einschließlich, bei Fluchtwegen aus einem Raum unterhalb des Schottendecks, eines ständigen Schutzes vor Feuer, und dafür, dass zwei Fluchtwege aus Hauptwerkstätten, die sich innerhalb von Maschinenräumen befinden, vorhanden sind (Regel II-2/13.4.1 SOLAS 74/00/14; Kap. 13 FSS-Code) (Regel II-2/28 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.87 eine Bestätigung der Brandschutzvorkehrungen, einschließlich Feuermelde- und Rauchmeldeanlagen in der Absaugung von Laderäumen für Ladung und gefährliche Güter, und gegebenenfalls eine Erprobung der Funktion der Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen (Regel II-2/39 SOLAS 74/88) (Regeln II-2/7.6, 10.7.1 und 10.7.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 5, 9 und 10 FSS-Code);
- (PI) 5.1.3.88 eine Bestätigung der Brandschutzvorkehrungen, einschließlich Feuermelde- und Rauchmeldeanlagen in der Absaugung, soweit zutreffend, bei Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räumen, sowie gegebenenfalls eine Erprobung der Funktion der Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen (Regeln II-2/37 und 38 SOLAS 74/88) (Regel II-2/20 (außer 20.5) SOLAS 74/00/15; Kap. 5, 6, 7, 9, 10 FSS-Code);
- (PI) 5.1.3.89 eine Bestätigung und Erprobung, soweit jeweils angezeigt, eines etwaigen fest eingebauten Feuermelde- und -anzeigesystems und eines etwaigen selbsttätigen Berieselungs-, Feuermelde- und Feueranzeigesystems, soweit jeweils zutreffend, in Maschinenräumen, einschließlich geschlossener Räume mit eingebauter Verbrennungsanlage, Unterkunfts-, Wirtschafts- und

- Kontrollräume (Regel II-2/7 (außer 7.5.5, 7.6 und 7.9) SOLAS 74/00/06/10; Kap. 8, 9 und 10 FSS-Code) (Regel II-2/9 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.90 eine Bestätigung und Erprobung der besonderen Alarmvorrichtung und der Rundspruchanlage oder anderer wirksamer Nachrichtenübermittlungseinrichtungen (Regel II-2/40 SOLAS 74/88) (Regel II-2/12 SOLAS 74/00/06/10; Kap. 7 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.91 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Bestätigung des Vorhandenseins eines fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems für Fahrgastschiffe, das in der Lage ist, mittels Fernüberwachung jeden einzelnen selbsttätigen und jeden einzelnen handbetätigten Feuermelder zu identifizieren (Regel II-2/7.2.4 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.92 gegebenenfalls eine Untersuchung der besonderen Vorkehrungen für die Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich der Überprüfung der elektrischen Ausrüstung und Leitungen, der Feuermelder, der Lüftung und der Isolierung der Begrenzungen sowie des Vorhandenseins von Schutzkleidung und tragbaren Geräten sowie eine Erprobung der Wasserversorgung, der Lenzeinrichtungen und eines etwaigen Wassersprühsystems (Regeln II-2/41 und 54 SOLAS 74/88) (Regel II-2/19 SOLAS 74/00/08);
- (PI) 5.1.3.93 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Verteilung der Überlebensfahrzeuge und der Bereitschaftsboote sowie der Vorrichtungen für das Sammeln der Fahrgäste (Regeln III/11 bis 16, 20 und 24 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.94 eine Untersuchung jedes Überlebensfahrzeugs, einschließlich seiner Ausrüstung, im Hinblick darauf, ob die Rettungsflöße mit der vorgeschriebenen Anzahl an Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung ausgestattet sind und ob diese Rettungsflöße deutlich gekennzeichnet sind (Regeln III/20, 21 und 26 SOLAS 74/88/00/02/08; Abschnitte 2.3 bis 2.5, 3.2 und 4.1 bis 4.6 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.95 eine Untersuchung der Einbootungsvorrichtungen jedes Überlebensfahrzeugs und eine Erprobung jeder Aussetzvorrichtung, einschließlich Überbelastungsprüfungen, Prüfungen zur Ermittlung der Fiergeschwindigkeit und Zuwasserlassen jedes Überlebensfahrzeugs bei dem geringsten Betriebstiefgang des Schiffes, sowie eine Prüfung des Einholens jedes Rettungsboots (Regeln III/11, 12, 13, 15, 20 und 48 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.96 den Einsatz der Hälfte der Schiffsevakuierungssysteme (MES) nach dem Einbau (Absatz 6.2.2.2 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.97 eine Untersuchung jedes Bereitschaftsboots, einschließlich seiner Ausrüstung; bei aufblasbaren Bereitschaftsbooten Bestätigung dafür, dass sie in vollständig aufgeblasenem Zustand aufgestellt sind (Regeln III/21 und 26.3 SOLAS 74/00/04; Abschnitt 5.1 LSA-Code und MSC-Rundschreiben MSC/Circ.809);
- (PI) 5.1.3.98 eine Untersuchung der Einbootungs- und Einholvorrichtungen jedes Bereitschaftsboots und eine Erprobung jeder Aussetz- und Einholvorrichtung, einschließlich Überbelastungsprüfungen, Prüfungen zur Feststellung der Fier- und Einholgeschwindigkeiten, sowie Sicherstellung, dass jedes Bereitschaftsboot zu Wasser gefiert und eingeholt werden kann, wenn das Schiff seinen geringsten Betriebstiefgang aufweist; das beziehungsweise die Bereitschaftsboote sollen während der Fahrt bei einer Geschwindigkeit von 5 Knoten zu Wasser gefiert und ihr Einholen durch Vorführung nachgewiesen werden (Regeln III/14, 16, 17 und 20 SOLAS 74/88);

A.1140(31)

- (PI) 5.1.3.99 eine Untersuchung der Vorrichtungen für das Sammeln der Fahrgäste (Regel III/24 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.100 eine Erprobung, ob der Motor des Bereitschaftsboots (beziehungsweise der Bereitschaftsboote), sofern vorhanden, sich zufriedenstellend starten und sowohl in der Voraus- als auch in der Rückwärtsfahrt betreiben lässt (4.4.6.5 LSA-Code Abschnitt);
- (PI) 5.1.3.101 eine Bestätigung dafür, dass sich in der Nähe der Überlebensfahrzeuge und ihrer Bedienungseinrichtungen Anschläge und Tafeln befinden (Regel III/9 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.102 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Aufbewahrung sowie Prüfung der Funktion von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) und Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regel III/6 SOLAS 74/88/08);
- (PI) 5.1.3.103 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Aufbewahrung der Raketen sowie des Leinenwurfgeräts, eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion der Geräte zur Nachrichtenübermittlung an Bord sowie eine Erprobung der Funktion des Generalalarmsystems, eine Überprüfung, ob das Generalalarmsystem in den Unterkunftsräumen, allen üblichen Arbeitsräumen der Besatzung und auf offenen Decks hörbar ist (Regel III/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.104 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Verteilung und der Aufbewahrung der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten⁴⁴, der Eintauchanzüge und der Wärmeschutzhilfsmittel (Regeln III/7, 21, 22 und 26 SOLAS 74/88/06; Abschnitte 2.1-2.5 und 3.3 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.104.1 eine Prüfung, ob alle Teile der Rettungsmittel, bei denen dies ihr Auffinden auf See erleichtert, von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sind (Abschnitt 1.2.2.6 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.104.2 eine Prüfung des Vorhandenseins von Rettungswesten in drei Größen (Kleinkinder, Kinder, Erwachsene) und eine Prüfung, ob diese mit Gewichts- oder Größenangaben oder mit Gewichts- und Größenangaben gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.2.1.1 LSA-Code); für Fahrgastschiffe bei Reisen mit einer Dauer von weniger als 24 Stunden eine Prüfung, ob die Anzahl der Kleinkind-Rettungswesten mindestens 2,5 v. H. der an Bord befindlichen Fahrgäste entspricht, und für Fahrgastschiffe bei Reisen mit einer Dauer von 24 Stunden oder mehr eine Prüfung, ob Kleinkind-Rettungswesten für jedes Kleinkind an Bord vorhanden sind (Regel III/7.2.1 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.104.3 eine Prüfung, ob Eintauchanzüge, die dafür bestimmt sind, in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen zu werden, in geeigneter Weise gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.3.1 LSA-Code);
- (PI) 5.1.3.105 eine Prüfung der Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich bei Speisung aus der Notstromquelle (Regeln II-1/42 und III/11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.106 eine Prüfung, ob Mittel für das Bergen Schiffbrüchiger auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorhanden sind (Regeln III/11, 26.4 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.107 eine Prüfung, ob eine Aufwindsfläche für Hubschrauber auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorhanden ist (Regel III/28 SOLAS 74/00);

⁴⁴ Die Regeln III/ 7.2.1.1, 7.2.1.2 und 7.2.1.5 sollen berücksichtigt werden.

- (PI) 5.1.3.108 eine Prüfung, ob ein Entscheidungshilfesystem für den Kapitän vorhanden ist (Regel III/29 SOLAS 74/00; Regeln II-2/21 und 22 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.109 eine Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit der elektrischen und elektronischen Geräte auf oder in der Nähe der Kommandobrücke (Regel V/17 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.110 eine Untersuchung des Vorhandenseins und der Position sowie der Funktion der Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 der in Kraft befindlichen Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See);
- (PI) 5.1.1.111 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der Tagsignalscheinwerfer (Regel V/11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.112 gegebenenfalls eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion der folgenden Ausrüstung (Regel V/19 SOLAS 74/00):
- (PI) 5.1.3.112.1 Magnetkompass, einschließlich Untersuchung des Anbringungsorts, der Beweglichkeit und der Beleuchtung, sowie Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.3.112.2 Seekarten und nautische Veröffentlichungen, die für die vorgesehene Reise erforderlich sind, sind vorhanden und wurden auf den neuesten Stand gebracht und, falls ein ECDIS eingesetzt wird, die elektronischen Seekarten wurden auf den neuesten Stand gebracht und das erforderliche Backup-System ist vorhanden und wurde auf den neuesten Stand gebracht (Regel V/19 SOLAS 74/00/09);
- (PI) 5.1.3.112.3 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem oder ein terrestrisches Funknavigationssystem;
- (PI) 5.1.3.112.4 Schallsignal-Empfangsanlage bei vollständig geschlossener Kommandobrücke;
- (PI) 5.1.3.112.5 soweit vorhanden, Einrichtung für den Nachrichtenaustausch mit dem Notrunderstand;
- (PI) 5.1.3.112.6 Magnetreservekompass;
- (PI) 5.1.3.112.7 Tagsignalscheinwerfer;
- (PI) 5.1.3.112.8 Echolotanlage, einschließlich Untersuchung der Anzeige auf gute Zugänglichkeit, Ablesbarkeit und Beleuchtung hin;
- (PI) 5.1.3.112.9 Radaranlage(n), einschließlich Untersuchung des Wellenleiters und der Leitungen im Hinblick auf ihre Führung und ihren Schutz und des Anzeigegeräts zur Bestätigung der Beleuchtung, der Ploteinrichtungen, des ordnungsgemäßen Funktionierens aller Bedieneinrichtungen, der Funktionen und der True-Motion-Einrichtung soweit vorhanden;
- (PI) 5.1.3.112.10 elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe oder automatische Radarbildauswerthilfe, soweit jeweils zutreffend, unter Verwendung der entsprechenden Prüfeinrichtungen;
- (PI) 5.1.3.112.11 Gerät zum Messen von Geschwindigkeit und zurückgelegter Entfernung;
- (PI) 5.1.3.112.12 Kursübermittlungsgerät zur Übermittlung von Kursinformationen an die Radaranlage, Plotthilfen und das automatische Schiffsidentifizierungssystem und Entfernungsmessgeräte;
- (PI) 5.1.3.112.13 Kursregel- oder Bahnführungssystem;
- (PI) 5.1.3.112.14 Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke (BNWAS);

A.1140(31)

- (PI) 5.1.3.113 eine Prüfung des Vorhandenseins, der Spezifikationen, der Funktion und der jährlichen Leistungsprüfung des Schiffsdatenschreibers (Regel V/20 SOLAS 74/00/04);
- (PI) 5.1.3.114 eine Prüfung, ob ein gültiger Prüfbericht für das System für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen an Bord verfügbar ist (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (PI) 5.1.3.115 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch und eine aktuelle Ausgabe des Bandes III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) vorhanden sind (Regel V/21 SOLAS 74/00/02);
- (PI) 5.1.3.116 eine Prüfung des Vorhandenseins der Einrichtung für das Versetzen von Lotsen, des Zugangs zum Schiffsdeck und der zugehörigen Ausrüstung sowie Beleuchtung, eine Prüfung der Funktion der Lotsenleitern und gegebenenfalls der kombinierten Vorrichtungen (Regel V/23 SOLAS 74/00/10);
- (PI) 5.1.3.117 eine Untersuchung der Platzierung, des physischen und elektromagnetischen Schutzes und der Beleuchtung jeder Funkanlage (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.118 eine Bestätigung dafür, dass Ausrüstung für die Funkanlage vorhanden ist; hierbei sind die angegebenen Seegebiete, in denen das Schiff verkehren wird, und die angegebenen Mittel zur Aufrechterhaltung der Erfüllung der Funktionsanforderung gebührend zu berücksichtigen (Regeln III/6, IV/7 bis 11, 14 und 15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.119 eine Bestätigung dafür, dass das Schiff in der Lage ist, von der Stelle aus, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird, die Aussendung von Notalarmen der Richtung Schiff-Land über mindestens zwei getrennte und voneinander unabhängige Wege zu veranlassen, wobei unterschiedliche Funksysteme zu benutzen sind (Regeln IV/4, 7 bis 11 SOLAS 74/88/06);
- (PI) 5.1.3.120 eine Untersuchung aller Antennen, einschließlich:
- (PI) 5.1.3.120.1 einer visuellen Prüfung aller Antennen, einschließlich Inmarsat-Antennen, und Zuleitungen auf eine zufriedenstellende Platzierung und Mängelfreiheit (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.120.2 einer Prüfung der Isolierung und Sicherheit aller Antennen;
- (PI) 5.1.3.121 eine Untersuchung der Ersatzstromquelle einschließlich:
- (PI) 5.1.3.121.1 einer Prüfung, ob die Leistung ausreicht, um die Grundausrüstung oder die doppelte Ausrüstung für einen Zeitraum von einer oder sechs Stunden zu betreiben, soweit jeweils zutreffend (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.121.2 und wenn es sich bei der Ersatzstromquelle um eine Batterie handelt:
- (PI) 5.1.3.121.2.1 eine Prüfung des Ortes und der Art der Unterbringung (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.121.2.2 soweit zutreffend eine Prüfung ihres Zustands durch Messung ihres spezifischen Gewichtes und ihrer Spannung;
- (PI) 5.1.3.121.2.3 eine Prüfung der Batteriespannung und des Entladestroms, während die Batterie sich nicht am Ladestrom befindet und die für die Funkanlage maximal erforderliche Last an die Ersatzstromquelle angeschlossen ist;
- (PI) 5.1.3.121.2.4 eine Prüfung, ob das Ladegerät oder die Ladegeräte in der Lage sind, die Ersatzbatterie innerhalb von 10 Stunden wieder aufzuladen (Regel IV/13 SOLAS 74/88);

-
- (PI) 5.1.3.122 eine Untersuchung des beziehungsweise der UKW-Sende- und Empfangsgeräte, einschließlich:
- (PI) 5.1.3.122.1 einer Prüfung des Betriebs auf den Kanälen 6, 13 und 16 (Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.122.2 einer Prüfung der Frequenztoleranz, der Übertragungsqualität der Verbindung und der Hochfrequenz-Ausgangsleistung (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.122.3 einer Prüfung, ob alle Bedienungseinrichtungen der Steuereinheiten ordnungsgemäß funktionieren (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.122.4 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.122.5 einer Prüfung der Funktion der UKW-Steuereinheit(en) oder der tragbaren UKW-Geräte, die der Sicherung der Seefahrt dienen (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.122.6 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Kontakt im Sendebetrieb mit einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff;
- (PI) 5.1.3.123 eine Untersuchung des UKW-DSC-Controllers und des Kanal-70-DSC (Digitaler Selektivruf)-Wachempfängers einschließlich:
- (PI) 5.1.3.123.1 der Durchführung einer Prüfung außerhalb des Sendebetriebs zur Bestätigung, dass die richtige Seefunkidentität in die Geräte einprogrammiert ist (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.123.2 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Übertragung mit Hilfe eines Routine- oder Testanrufs bei einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff, an Bord vorhandener doppelter Ausrüstung oder besonderer Prüfausrüstung;
- (PI) 5.1.3.123.3 einer Prüfung des ordnungsgemäßen Empfangs mit Hilfe eines Routine- oder Testanrufs von einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff, an Bord vorhandener doppelter Ausrüstung oder besonderer Prüfausrüstung;
- (PI) 5.1.3.123.4 einer Prüfung der Hörbarkeit des UKW/DSC-Alarms;
- (PI) 5.1.3.123.5 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.124 eine Untersuchung der GW/KW-Sprechfunkgeräte einschließlich:
- (PI) 5.1.3.124.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.124.2 einer Prüfung der Antennenabstimmung in allen einschlägigen Bändern;
- (PI) 5.1.3.124.3 einer Prüfung, ob die Geräte in allen einschlägigen Frequenzbereichen innerhalb der Frequenztoleranz liegen (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.124.4 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Kontaktaufnahme mit einer Küstenfunkstelle und/oder Messung der Verbindungsqualität und des Frequenzausgangs;
- (PI) 5.1.3.124.5 einer Prüfung der Empfängerleistung durch Kontrolle aller bekannten Funkstellen in allen einschlägigen Frequenzbereichen;
- (PI) 5.1.3.124.6 sind Steuereinheiten außerhalb der Kommandobrücke vorhanden, einer Prüfung, ob die Steuereinheit auf der Brücke zum Zweck der Veranlassung der Aussendung von Notalarmen höchste Priorität hat (Regeln IV/9, 10, 11 und 14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.124.7 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Sprechfunk-Alarmsignalebers auf einer anderen Frequenz als 2182 kHz;
-

A.1140(31)

- (PI) 5.1.3.125 eine Untersuchung der KW-Funkfernschreiber, einschließlich:
- (PI) 5.1.3.125.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.125.2 einer Bestätigung dafür, dass die richtige Selektivrufnummer in die Geräte einprogrammiert ist;
- (PI) 5.1.3.125.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion durch Überprüfung eines neueren Ausdrucks oder durch einen Test mit einer Küstenfunkstelle (Regeln IV/10 und 11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.126 eine Untersuchung des beziehungsweise der GW/KW-DSC-Controller, einschließlich:
- (PI) 5.1.3.126.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.126.2 einer Bestätigung dafür, dass die richtige Seefunkidentität in die Geräte einprogrammiert ist;
- (PI) 5.1.3.126.3 einer Prüfung außerhalb des Sendebetriebs;
- (PI) 5.1.3.126.4 einer Prüfung der Funktion mittels eines Testanrufs über GW und/oder KW bei einer Küstenfunkstelle, soweit die Regeln des Anlegeplatzes GW/KW-Übertragungen gestatten (Regeln IV/9 bis 11 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.126.5 einer Prüfung der Hörbarkeit des GW/KW-DSC-Alarms;
- (PI) 5.1.3.127 eine Untersuchung des beziehungsweise der GW/KW-DSC-Wachempfänger, einschließlich:
- (PI) 5.1.3.127.1 einer Bestätigung dafür, dass nur Not- und Sicherheitsfrequenzen für DSC überwacht werden (Regeln IV/9 bis 12 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.127.2 einer Prüfung, ob während der Tastung von GW/KW-Funksendern eine ununterbrochene Wache gehalten wird (Regel IV/12 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.127.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion mittels eines Testanrufs von einer Küstenfunkstelle oder einem anderen Schiff;
- (PI) 5.1.3.128 eine Untersuchung der Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle(n), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.128.1 einer Prüfung, ob die Geräte über die Haupt-, Not- (soweit vorhanden) und Ersatzstromquellen betriebsfähig sind und in Fällen, in denen eine unterbrechungsfreie Versorgung mit Informationen von den Navigations- oder anderen Einrichtungen des Schiffes erforderlich ist, Sicherstellung, dass diese Informationen bei einem Ausfall der Haupt- oder Notstromquelle des Schiffes weiterhin verfügbar bleiben (Regeln IV/13 und 14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.128.2 soweit möglich, einer Prüfung der Notfallfunktionen mittels eines zugelassenen Prüfverfahrens (Regeln IV/10, 12 und 14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.128.3 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion mittels einer Überprüfung eines neueren Ausdrucks oder eines Testanrufs;
- (PI) 5.1.3.129 gegebenenfalls eine Untersuchung der NAVTEX-Ausrüstung (Regeln IV/7, 12 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.129.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;
- (PI) 5.1.3.129.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
- (PI) 5.1.3.130 eine Untersuchung der Gruppenrufausrüstung (Regeln IV/7, 12 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:

- (PI) 5.1.3.130.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion und des richtigen Seegebiets im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;
- (PI) 5.1.3.130.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
- (PI) 5.1.3.131 soweit angezeigt, eine Untersuchung der Funkgeräte zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über KW-NBDP (Regeln IV/7, 12 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.131.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion im Wege der Überwachung eingehender Nachrichten oder der Überprüfung eines neueren Ausdrucks;
- (PI) 5.1.3.131.2 der Ausführung eines Selbsttestprogramms, falls vorhanden;
- (PI) 5.1.3.132 eine Untersuchung der 406-MHz-Satellitenfunkbake (EPIRB) (Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.132.1 einer Prüfung der Platzierung und Befestigung für das freie Aufschwimmen;
- (PI) 5.1.3.132.2 der Durchführung einer visuellen Überprüfung auf Mängel;
- (PI) 5.1.3.132.3 der Ausführung der Selbsttestroutine;
- (PI) 5.1.3.132.4 einer Prüfung, ob der eindeutige Bakenidentifikationscode deutlich auf der Außenseite der Ausrüstung vermerkt ist und, wenn möglich, die Dekodierung des eindeutigen Bakenidentifikationscodes zur Bestätigung seiner Richtigkeit;
- (PI) 5.1.3.132.5 einer Prüfung, ob der in die Funkbake einprogrammierte eindeutige Bakenidentifikationscode dem im Auftrag der Verwaltung zugewiesenen eindeutigen Bakenidentifikationscode entspricht;
- (PI) 5.1.3.132.6 einer Prüfung, ob die MMSI-Nummer, soweit diese in der Bake kodiert ist, der dem Schiff zugewiesenen MMSI-Nummer entspricht;
- (PI) 5.1.3.132.7 einer Prüfung des Verfallsdatums der Batterie;
- (PI) 5.1.3.132.8 soweit vorhanden, einer Prüfung der hydrostatischen Auslösevorrichtungen;
- (PI) 5.1.3.133 eine Untersuchung des UKW-Sprechfunkgeräts (Senden/Empfangen) (Regel III/6 SOLAS 74/88), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.133.1 einer Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion auf Kanal 16 und einem weiteren Kanal im Wege einer Erprobung mit Hilfe einer anderen fest eingebauten oder tragbaren UKW-Anlage (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.133.2 einer Prüfung der Batterieladevorrichtungen, soweit wiederaufladbare Batterien verwendet werden (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.133.3 einer Prüfung des Verfallsdatums von Primärbatterien, soweit solche verwendet werden (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.133.4 gegebenenfalls einer Prüfung etwaiger fest eingebauter Einrichtungen, die in einem Überlebensfahrzeug vorhanden sind (Regel IV/14 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.134 eine Untersuchung des beziehungsweise der Ortungsgeräte zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regel III/6 und Regeln IV/7 und 14 SOLAS 74/88/08), einschließlich:
- (PI) 5.1.3.134.1 einer Prüfung der Position und Befestigung;
- (PI) 5.1.3.134.2 einer Kontrolle der Anzeige auf dem 9-GHz-Radar des Schiffes;
- (PI) 5.1.3.134.3 einer Prüfung des Verfallsdatums der Batterie;
- (PI) 5.1.3.135 eine Untersuchung der mitgeführten Prüfgeräte und Ersatzteile, um sicherzustellen, dass diese mit den Seegebieten, in denen das Schiff verkehrt, sowie

- den gewählten Optionen zur Aufrechterhaltung der Erfüllung der Funktionsanforderungen im Einklang stehen (Regel IV/15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.136 eine Prüfung der an dem Steuerstand eingebauten Notsignal-Schalttafel; oder gegebenenfalls eine Prüfung, ob eine zusätzliche Funkbake (EPIRB) in der Nähe des Steuerstandes aufgestellt ist (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.137 eine Prüfung, ob Informationen über den Standort in alle Funkgeräte ununterbrochen und automatisch eingegeben werden, damit sie im ersten Seenotalarm enthalten sind (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.138 eine Prüfung der an dem Steuerstand eingebauten Notsignal-Schalttafel und der optischen und akustischen Anzeige empfangener Seenotalarme (Regel IV/6 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.139 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion von Möglichkeiten zum Senden und Empfangen von Funkmeldungen vor Ort für Such- und Rettungseinsätze sowie ihrer Funktion auf 121,5 MHz und 123,1 MHz von der Stelle aus, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird (Regel IV/7 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.3.140 eine Bestätigung dafür, dass die Schiffsidentifikationsnummer des Schiffes dauerhaft aufgebracht ist (Regel XI-1/3 SOLAS 74/02);
- (PI) 5.1.3.141 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion des automatischen Schiffsidentifizierungssystems (Regel V/19 SOLAS 74/00/04);
- (PI) 5.1.3.142 bei Fahrgastschiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind, eine Prüfung des Vorhandenseins einer an einer geeigneten Stelle aufgestellten Einrichtung, mit der Atemluftflaschen ohne Verunreinigung vollständig wiederbefüllt werden können (Regel II-2/10.10.2.6 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.3.143 eine Bestätigung dafür, dass die eingebauten Werkstoffe kein Asbest enthalten⁴⁵ (Regel II-1/3-5 SOLAS 74/09);
- (PI) 5.1.3.144 eine Bestätigung dafür, dass Mittel zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen, vorhanden sind (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.3.145 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen, die eine Länge von 120 m oder mehr oder aber drei oder mehr senkrechte Hauptbrandabschnitte haben, eine Prüfung der Bestimmung von Schutzbereichen (Regel II-2/21 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.146 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins einer Sicherheitszentrale (Regel II-2/23 SOLAS 74) und der Erfüllung der zugehörigen Lüftungsbezogenen Anforderungen (Regel II-2/8.2 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.3.147 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein oder mehrere geeignete tragbare Geräte zum Messen der Atmosphäre⁴⁶ an Bord sind und dass geeignete Vorrichtungen für die Kalibrierung aller derartigen Geräte⁴⁷ vorhanden sind (Regel XI-1/7 SOLAS 74/14).

⁴⁵ Es wird auf die Einheitliche Auslegung der SOLAS-Regel II-1/3-5 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1379 und MSC.1/Circ.1426/Rev.1) verwiesen.

⁴⁶ Es wird auf die Richtlinien zur Erleichterung der Auswahl von gemäß Regel XI-1/7 SOLAS geforderten tragbaren Messgeräten für die Atmosphäre in geschlossenen Räumen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1477) verwiesen.

⁴⁷ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der Regel XIV/2.2 von SOLAS und der Absätze 1.3.2 und 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1562) verwiesen.

- (PI) 5.1.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen, die Erdgas als Treibstoff nutzen, sollen die zusätzlichen Vorschriften für die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (PI) 5.1.4.1 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnung der Unterkünfte, der Brennstoffbehältersysteme, der Wirtschafts- und der Maschinenräume den genehmigten Plänen entspricht und dass die Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme zufriedenstellend sind (Kap. 4, 5, 6, 8, 9 und 15 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.2 eine Bestätigung dafür, dass das Inertgassystem zufriedenstellend ist (Kap. 6 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.3 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftungseinrichtungen zufriedenstellend sind (Kap. 12 und 13 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.4 eine Bestätigung dafür, dass die Brennstoffbehältersysteme nach Maßgabe der genehmigten Pläne angeordnet und eingebaut sind; dabei Untersuchung des Innenzustands der Brennstoffbehälter und Sicherstellung, dass entsprechende Erprobungen durchgeführt werden (Kap. 6 und 16 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.5 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen unter besonderer Berücksichtigung der in gasgefährdeten Räumen und Zonen eingebauten explosionsgeschützten Einrichtungen (Kap. 12 und 14 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.6 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.7 eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Feuerlöschpumpe und ihres Arbeitsdrucks im Verhältnis zu dem Wassersprühsystem, soweit dieses Teil des Feuerlöschleitungssystems ist (Absatz 11.4.1 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.8 eine Untersuchung der Absperrventile der Feuerlöschleitung, falls der beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 11.4.2 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.9 eine Untersuchung der Wassersprühanlage für den beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck, einschließlich Fernbedienung (Absatz 11.5 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.10 eine Untersuchung des fest eingebauten Pulver-Feuerlöschsystems für den Bereich der Bunkerstation (Absatz 11.6.1 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.11 eine Untersuchung des tragbaren Pulverlöschers (Absatz 11.6.2 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.12 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems (Abschnitt 11.7 IGF-Code);
- (PI) 5.1.4.13 eine Untersuchung der Maschinenanlagen (Kap. 10 IGF-Code):
- (PI) 5.1.4.13.1 Lüftungssysteme;
- (PI) 5.1.4.13.2 Zweistoffmotoren;
- (PI) 5.1.4.13.3 Motoren, die ausschließlich mit Gas betrieben werden;
- (PI) 5.1.4.13.4 Vielstoffmotoren;
- (PI) 5.1.4.13.5 Haupt- und Hilfskessel;
- (PI) 5.1.4.13.6 Gasturbinen.
- (PI) 5.1.5 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Überprüfung, ob die erforderlichen Unterlagen an Bord mitgeführt werden, Folgendes umfassen:

A.1140(31)

- (PI) 5.1.5.1 eine Bestätigung dafür, dass die Stabilitätsunterlagen und Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher vorhanden sind (Regeln II-1/22 und 23 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/5-1 und 19 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.5.2 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der nach dem Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen vorgeschriebene Lärmschutzbericht an Bord verfügbar ist (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.5.3 eine Prüfung des Vorhandenseins eines schiffsspezifischen Notschleppverfahrens (Regel II-1/3-4 SOLAS 74/08);
- (PI) 5.1.5.4 eine Bestätigung dafür, dass das Manövrierheft vorhanden ist und dass die Manövrierinformationen auf der Kommandobrücke angezeigt werden (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.5 eine Bestätigung dafür, dass Betriebsanleitungen für das Schließen und Sichern der Öffnungen in Sonderräumen und Ro-Ro-Räumen an Bord verfügbar sind (Regel II-1/23 SOLAS 74/06);
- (PI) 5.1.5.6 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das genehmigte Ladungssicherungshandbuch bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern, an Bord ist (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02);
- (PI) 5.1.5.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord sind (Regeln II-1/55, II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (PI) 5.1.5.8 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzpläne ständig aushängen oder alternativ jedem Offizier Notfall-Handbücher ausgehändigt worden sind und dass ein Doppel der Pläne oder Handbücher in einem auffallend gekennzeichneten wetterdichten Behälter außerhalb des Deckshauses des Schiffes verfügbar ist (Regel II-2/15.2.4 SOLAS 74/00) (Regel II-2/20 SOLAS 74/88); sowie dafür, dass der Brandschutzplan in der von der Verwaltung vorgeschriebenen Sprache abgefasst ist;
- (PI) 5.1.5.9 eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltungspläne vorhanden sind (Regeln II-2/14.2.2 und 14.3 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.10 eine Bestätigung dafür, dass die Ausbildungshandbücher und die Brandsicherheits-Betriebshandbücher vorhanden sind (Regeln II-2/15.2.3 und 16.2 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Schiff über eine Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter verfügt (Regel II-2/19.4 SOLAS 74/00/08) (Regeln II-2/41 und 54.3 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.12 eine Bestätigung dafür, dass für jede Person an Bord Anweisungen für den Notfall zur Verfügung stehen, dass die Sicherheitsrolle an deutlich sichtbaren Stellen angebracht ist und dass sie in einer Sprache abgefasst sind, die die Personen an Bord verstehen (Regeln III/8 und 37 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.13 eine Bestätigung dafür, dass die schiffsspezifischen Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser vorhanden sind (Regel III/17-1 SOLAS 74/12);
- (PI) 5.1.5.14 eine Bestätigung dafür, dass das Ausbildungshandbuch für die Rettungsmittel vorhanden ist und in der Arbeitssprache des Schiffes zur Verfügung steht (Regel III/35 SOLAS 74/00/04);

-
- (PI) 5.1.5.15 eine Bestätigung dafür, dass die Checkliste und die Anleitungen für die Schiffsevakuierungssysteme (MES) und gegebenenfalls für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord vorhanden sind (Regel III/36 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.16 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle oder eine Kurve zu der Restabweichung des Magnetkompasses vorhanden ist und dass ein Diagramm der Blindsektoren der Radaranlagen angezeigt wird (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.17 eine Prüfung, ob Betriebshandbücher und gegebenenfalls Handbücher für die Unterhaltung der gesamten Navigationsausrüstung vorhanden sind (Regeln V/16 und 19 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.18 eine Prüfung, ob die für die vorgesehene Reise erforderlichen Karten und nautischen Veröffentlichungen vorhanden und auf den neuesten Stand gebracht worden sind (Regeln V/19 und 27 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.19 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch vorhanden ist, wenn das Schiff verpflichtet ist, eine Funkanlage mitzuführen (Regel V/21 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.20 eine Prüfung, ob Aufzeichnungen vorhanden sind, in denen alle etwaig in Dienst gestellten Lotsenleitern ausgewiesen sind (Regel V/23.2.4 SOLAS 74/10);
- (PI) 5.1.5.21 eine Bestätigung dafür, dass eine Zusammenstellung aller für das Schiff geltenden Betriebsbeschränkungen an Bord aufbewahrt wird (Regel V/30 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.22 eine Prüfung, ob eine bebilderte Tafel der von Schiffen, Flugzeugen oder Personen in Seenot zu benutzenden Rettungssignale verfügbar ist (Regel V/29 SOLAS 74/00);
- (PI) 5.1.5.23 eine Prüfung, ob für die gesamte Ausrüstung Betriebshandbücher mitgeführt werden (Regel IV/15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.24 eine Prüfung, ob für die gesamte Ausrüstung Instandhaltungshandbücher mitgeführt werden, wenn die Instandhaltung auf See die gewählte Option ist (Regel IV/15 SOLAS 74/88);
- (PI) 5.1.5.25 eine Prüfung, ob eine von der Flaggenstaatverwaltung ausgestellte gültige Funklizenz vorhanden ist (Artikel 24 ITU RR);
- (PI) 5.1.5.26 eine Prüfung der Befähigungszeugnisse des Funkers (Artikel 55 ITU RR);
- (PI) 5.1.5.27 eine Prüfung der Aussendung auf Betriebsfrequenzen, der Kodierung und der Registrierung auf dem 406-MHz-Signal ohne Übertragung eines Notrufs an den Satelliten;
- (PI) 5.1.5.28 eine Prüfung des Funktagebuchs (Regel IV/19 SOLAS 74/88 in Kraft vor dem 1. Februar 1992 und Anhang 11 ITU RR);
- (PI) 5.1.5.29 eine Prüfung, ob aktuelle ITU-Veröffentlichungen mitgeführt werden (Anhang 11 ITU RR);
- (PI) 5.1.5.30 eine Prüfung, ob die Funkbake (EPIRB) in Abständen von nicht mehr als fünf Jahren an zugelassenen Instandhaltungseinrichtungen an Land einer Instandhaltung unterzogen worden ist;
- (PI) 5.1.5.31 soweit möglich, eine Prüfung der Aussendung auf Betriebsfrequenzen, der Kodierung und der Registrierung auf dem 121,5-MHz-Peilsignal ohne Übertragung des Notrufs an das Satellitensystem;
- (PI) 5.1.5.32 eine Bestätigung dafür, dass eine lückenlose Stammdatendokumentation vorhanden ist (Regel XI-1/5 SOLAS 74/02);
-

- (PI) 5.1.5.33 eine Prüfung, ob Vorkehrungen dafür getroffen worden sind, Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung und täglichen Meldungen zu führen (Regel V/28 SOLAS 74/00/03).
- (PI) 5.1.6 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Erstbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (PI) 5.1.6.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe und des zugehörigen Ausrüstungsverzeichnisses (Muster P).
- (PR) **5.2 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (PR) 5.2.1 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (PR) 5.2.1.1 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (PR) 5.2.1.2 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (PR) 5.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (PR) 5.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (PR) 5.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (PR) 5.2.1.6 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (PR) 5.2.1.7 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (PR) 5.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (PR) 5.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (PR) 5.2.1.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (PR) 5.2.1.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁴⁸
- (PR) 5.2.1.12 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (PR) 5.2.1.13 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;

⁴⁸ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (PR) 5.2.1.14 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.15 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (PR) 5.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der nach dem Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen vorgeschriebene Lärmschutzbericht an Bord verfügbar ist (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (PR) 5.2.1.17 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord sind (Regeln II-1/55, II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (PR) 5.2.1.18 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (PR) 5.2.1.19 eine Prüfung, ob die von der Verwaltung zu bestimmenden routinemäßigen Besichtigungen der Kessel und sonstigen Druckbehälter entsprechend den Festlegungen der Verwaltung anforderungsgemäß durchgeführt worden sind und ob Sicherheitseinrichtungen, wie Sicherheitsventile von Kesseln, erprobt worden sind;
- (PR) 5.2.1.20 gegebenenfalls eine Prüfung, ob der Schiffskörper und die Maschinen entsprechend dem von der Verwaltung oder einer Klassifikationsgesellschaft genehmigten Plan für die fortlaufende Besichtigung zur Besichtigung durchgeführt worden sind;
- (PR) 5.2.1.21 eine Bestätigung dafür, dass das Öffnen und das Schließen und Verriegeln von runden Schiffsfenstern, die unterhalb der Tauchgrenze oder des Schottendecks liegen, im Schiffstagebuch eingetragen ist (Regel II-1/17 SOLAS 74/88), (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.1.22 eine Bestätigung dafür, dass das Schließen der Frachtladetüren und das Öffnen und Schließen jeder Tür auf See, die für den Betrieb des Schiffes oder für das An- oder Vonbordgehen der Fahrgäste erforderlich sind, im Schiffstagebuch eingetragen sind (Regel II-1/20-1 SOLAS 74/88) (Regel II-1/22 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass die Stabilitätsunterlagen und die Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher ohne Weiteres zur Verfügung stehen (Regeln II-1/22 und 23 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/5-1 und 19 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.1.24 eine Bestätigung durch die Schiffstagebucheinträge, dass die Öffnungen, die auf See geschlossen bleiben müssen, geschlossen gehalten werden und dass die erforderlichen Übungen und Überprüfungen der wasserdichten Türen und so weiter durchgeführt werden (Regeln II-1/24 und 25 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/21 und 22 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.1.25 eine Bestätigung dafür, dass Betriebsanleitungen für das Schließen und Sichern der Öffnungen in Sonderräumen und Ro-Ro-Räumen an Bord verfügbar sind (Regel II-1/23 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.1.26 eine Bestätigung dafür, dass das Manövrierheft ohne Weiteres zur Verfügung steht und dass die Manövrierinformationen auf der Kommandobrücke angezeigt werden (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);

- (PR) 5.2.1.27 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzpläne ständig aushängen oder alternativ Notfall-Handbücher vorhanden sind und dass ein Doppel der Pläne oder Handbücher in einem auffallend gekennzeichneten wetterdichten Behälter außerhalb des Deckshauses des Schiffes verfügbar ist (Regel II-2/20 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.28 eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltungspläne vorhanden sind (Regeln II-2/14.2.2 und 14.3 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.29 eine Bestätigung dafür, dass die Ausbildungshandbücher und die Brandsicherheits-Betriebshandbücher vorhanden sind (Regeln II-2/15.2.3 und 16.2 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.30 eine Prüfung, ob es an Bord seit der letzten Besichtigung und der Einträge im Schiffstagebuch zu einem Feuer gekommen ist, das den Betrieb des fest eingebauten Feuerlöschsystems oder der tragbaren Feuerlöscher erforderlich gemacht hat;
- (PR) 5.2.1.31 gegebenenfalls eine Prüfung, ob das Schiff über eine Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter verfügt (Regel II-2/19.4 SOLAS 74/00/08) (Regel II-2/54.3 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.32 eine Bestätigung dafür, dass die schiffsspezifischen Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser vorhanden sind (Regel III/17-1 SOLAS 74/12);
- (PR) 5.2.1.33 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass es eine besondere Liste, ein besonderes Verzeichnis oder einen besonderen Stauplan für die Beförderung gefährlicher Güter gibt (Regel VII/5 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.34 eine Bestätigung dafür, dass für jede Person an Bord Anweisungen für den Notfall zur Verfügung stehen, dass die Sicherheitsrolle an deutlich sichtbaren Stellen angebracht ist und dass sie in einer Sprache abgefasst sind, die die Personen an Bord verstehen (Regeln III/8 und 37 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.35 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine Erklärung des Herstellers über den Auslösemechanismus der Rettungsboote vorliegt, die die erfolgreiche Überholungsuntersuchung eines Mechanismus bestätigt, der den Absätzen 4.4.7.6.4 bis 4.4.7.6.6 des LSA-Codes entspricht, oder alternativ, dass eine Annahmeerklärung für den Einbau eines Ersatzaussetz- und Einholsystems für ein bestehendes Rettungsboot vorhanden ist (Regel III/1.5 SOLAS 74/11; Abschnitt 4.4.7.6 LSA-Code);
- (PR) 5.2.1.36 eine Prüfung, ob Einträge im Schiffstagebuch vorgenommen werden (Regeln III/19 und 20 SOLAS 74/00/13), insbesondere:
- (PR) 5.2.1.36.1 das Datum, an dem die letzte vollständige Musterung der Fahrgäste und der Besatzung des Schiffes und die letzte Brandabwehrübung stattgefunden haben sowie das Datum, an dem die letzte Übung zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen stattgefunden hat;
- (PR) 5.2.1.36.2 die Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass auf Reisen, auf denen Fahrgäste planmäßig länger als 24 Stunden an Bord sind, eine Musterung neu eingeschiffter Fahrgäste vor oder unmittelbar nach dem Auslaufen abgehalten worden ist;
- (PR) 5.2.1.36.3 die Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass die Ausrüstung des Rettungsboots zu dieser Zeit untersucht und für vollständig befunden wurde;
- (PR) 5.2.1.36.4 die letzte Gelegenheit, zu der die Rettungsboote ausgeschwungen und jedes von ihnen zu Wasser gelassen wurde;

-
- (PR) 5.2.1.36.5 die Aufzeichnungen, aus denen hervorgeht, dass die Besatzungsmitglieder die entsprechende Ausbildung an Bord erhalten haben;
- (PR) 5.2.1.37 eine Bestätigung dafür, dass das Ausbildungshandbuch und die Ausbildungshilfen für Rettungsmittel in der Arbeitssprache des Schiffes an Bord zur Verfügung stehen (Regel III/35 SOLAS 74/00/04);
- (PR) 5.2.1.38 eine Bestätigung dafür, dass sich die Anleitungen für die Instandhaltung der Rettungsmittel an Bord befinden (Regel III/36 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.39 eine Prüfung anhand der Einträge in das Schiffstagebuch, ob die Erprobungen und Übungen in Bezug auf die Ruderanlage durchgeführt worden sind (Regel V/26 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.40 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle oder eine Kurve zu der Restabweichung des Magnetkompasses vorhanden ist und dass ein Diagramm der Blindsektoren der Radaranlagen angezeigt wird (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.41 eine Prüfung, ob Betriebshandbücher und gegebenenfalls Handbücher für die Unterhaltung der gesamten Navigationsausrüstung vorhanden sind (Regel V/16 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.42 eine Prüfung, ob die für die vorgesehene Reise erforderlichen Karten und nautischen Veröffentlichungen vorhanden und auf den neuesten Stand gebracht worden sind (Regel V/27 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.43 eine Prüfung, ob das Buch über die Abweichung des Kompasses ordnungsgemäß geführt wird (Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.44 eine Prüfung, ob Aufzeichnungen geführt werden, in denen alle etwaig in Dienst gestellten Lotsenleitern und alle etwaig durchgeführten Reparaturen ausgewiesen sind (Regel V/23.2.4 SOLAS 74/10);
- (PR) 5.2.1.45 eine Bestätigung dafür, dass eine Zusammenstellung aller für das Schiff geltenden Betriebsbeschränkungen an Bord aufbewahrt wird (Regel V/30 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.46 eine Prüfung, ob eine bebilderte Tafel der von Schiffen, Flugzeugen oder Personen in Seenot zu benutzenden Rettungssignale verfügbar ist (Regel V/29 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.1.47 eine Bestätigung der Bestimmungen von (PI) 5.1.5.17 bis (PI) 5.1.5.23, ausgenommen (PI) 5.1.5.20;
- (PR) 5.2.1.48 eine Bestätigung dafür, dass in der Zeit nach der letzten Besichtigung Aufzeichnungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung und den Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst (Radio Regulations) geführt wurden (Regel IV/17 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.49 eine Prüfung des schriftlichen Nachweises darüber, dass innerhalb der letzten 12 Monate im Hafen ein Nachweis über die tatsächliche Kapazität der Batterie erbracht wurde (Regel IV/13 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.1.50 gegebenenfalls eine Prüfung, ob eine Liste mit allen für den Betrieb eines Fahrgastschiffes geltenden Einschränkungen an Bord mitgeführt wird und auf dem neuesten Stand ist;
- (PR) 5.2.1.51 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das genehmigte Ladungssicherungshandbuch bei Schiffen, die Ladungen, mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten befördern, an Bord ist (Regel VI/5.6 SOLAS 74/98/02);
- (PR) 5.2.1.52 eine Bestätigung, ob eine lückenlose Stammdatendokumentation vorhanden ist (Regel XI-1/5 SOLAS 74/02);
-

- (PR) 5.2.1.53 eine Prüfung, ob die jährliche Erprobung der Satelliten-Funkbake (EPIRB) durchgeführt wurde und ob diese, soweit zutreffend, in Abständen, die fünf Jahre nicht überschreiten, einer Instandhaltung an Land unterzogen wurde (Regel IV/15 SOLAS 74/04);
- (PR) 5.2.1.54 eine Prüfung, ob Vorkehrungen dafür getroffen worden sind, Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung und tägliche Meldungen zu führen (Regel V/28 SOLAS 74/00/03);
- (PR) 5.2.1.55 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (PR) 5.2.2 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (PR) 5.2.2.1 eine Untersuchung der Außenseite des Schiffsbodens, einschließlich der Beplattung des Bodens und des Bugs, des Kiels, der Bilgenkiele, des Vorstevens, des Schraubenrahmens, des Ruders, der Seekästen und der Siebe, den Vermerk der gemessenen Ruderlagerspiele, eine Untersuchung des Propellers und der Wellendichtungen, soweit durchführbar, und den Vermerk der gemessenen Propellerwellenspiele soweit durchführbar (Regel I/7 Buchstabe b Ziffer ii SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.2 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Unterteilung, einschließlich der Stabilität des Schiffes in beschädigtem Zustand, und eine Prüfung der Unterteilungsladelinien (Regeln II-1/4 bis 8, 13 und 16 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/8, 8-1, 14 und 18 SOLAS 74/06/12);
- (PR) 5.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass dem Kapitän Betriebsinformationen für eine sichere Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereintritt im Wege eines bordeigenen Stabilitätsrechners oder landseitiger Unterstützung zur Verfügung stehen (Regel II-1/8-1 SOLAS 74/12);
- (PR) 5.2.2.4 eine Prüfung der Einrichtungen für die Ballastaufnahme oder Ballastabgabe (Regel II-1/9 SOLAS 74/88) (Regel II-1/20 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.5 eine Bestätigung dafür, dass eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks soweit angezeigt nach Maßgabe von Entschließung MSC.215(82) in ihrer zuletzt geänderten Fassung mit einem Schutzanstrich versehen sind (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (PR) 5.2.2.6 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Instandhaltung des Schutzanstrichs im Rahmen des Instandhaltungsplans für das gesamte Schiff erfolgt (Regel II-1/3-2 SOLAS 74/00/06);
- (PR) 5.2.2.7 eine Untersuchung des Kollisions- und der sonstigen wasserdichten Schotte, die zur Unterteilung des Schiffes erforderlich sind (Regeln II-1/10, 14, 15 und 18 SOLAS 74/88) (Regeln II-1/10, 11, 12, 13 und 16 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.8 eine Bestätigung dafür, dass die Wasserdichtigkeit an den Stellen, an denen Rohrleitungen, Speigatte usw. wasserdichte Schotte durchbrechen, erhalten geblieben ist (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.9 eine Bestätigung dafür, dass auf der Kommandobrücke ein Diagramm, aus dem die Lage der wasserdichten Türen ersichtlich ist, mitsamt Anzeigevorrichtungen vorhanden ist, die anzeigen, ob die Türen geöffnet oder geschlossen sind (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.10 eine Erprobung der Funktion der wasserdichten Türen sowohl von der Kommandobrücke aus bei einem Notfall als auch vor Ort an der Tür selbst (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06) und insbesondere, ob sie

-
- (PR) 5.2.2.10.1 vor Ort von beiden Seiten des Schottes aus bedient werden können;
- (PR) 5.2.2.10.2 an allen Fernbedienungsstellen über Vorrichtungen verfügen, die anzeigen, ob die Tür geöffnet oder geschlossen ist;
- (PR) 5.2.2.10.3 über eine akustische Warnvorrichtung verfügen, die von anderen Warnvorrichtungen in dem Bereich getrennt ist, und gegebenenfalls über einen blinkendes optisches Warnsignal;
- (PR) 5.2.2.10.4 über Bedienungshebel auf jeder Seite des Schottes verfügen, so dass eine Person beide Hebel in geöffneter Stellung halten und sicher durch die wasserdichte Tür gehen kann, ohne dabei unabsichtlich den Schließvorgang auszulösen;
- (PR) 5.2.2.11 eine Erprobung des Handfernbedriebs zum Schließen einer wasserdichten Schiebetür mit Kraftantrieb von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus (Regel II-1/15 SOLAS 74/88/14) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.12 eine Bestätigung dafür, dass die wasserdichten Türen und ihre Anzeigevorrichtungen im Falle eines Ausfalls der Haupt- und Notstromquelle betriebsfähig sind (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.13 gegebenenfalls eine Prüfung aller wasserdichten Türen, bei denen ein fernbedientes Schließen nicht erforderlich ist und die in wasserdichte Schotte eingebaut sind, die Zwischendeckräume voneinander trennen, sowie eine Bestätigung dafür, dass ein Hinweis bezüglich ihres Schließens angebracht ist (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.14 eine Bestätigung dafür, dass an losnehmbaren Platten an Schotten in Maschinenräumen ein Hinweis bezüglich ihres Schließens angebracht ist und gegebenenfalls Erprobung stattdessen eingebauter wasserdichter Türen mit Kraftantrieb (Regel II-1/15 SOLAS 74/88) (Regel II-1/13 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.15 eine Untersuchung der Vorrichtungen zum Schließen von Seitenfenstern und ihren Innenblenden, ebenso von Speigatten, Ausgussrohren und ähnlichen Öffnungen sowie sonstigen Einlass- und Ausgussöffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze (Regel II-1/17 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.16 eine Untersuchung der Vorrichtungen zum Schließen von Seitenfenstern und ihren Innenblenden, ebenso von Speigatten, Ausgussrohren und ähnlichen Öffnungen sowie sonstigen Einlass- und Ausgussöffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.17 eine Bestätigung dafür, dass die Ventile zum Schließen der Seewasser-Haupt- und -Hilfseinlässe und -ausgüsse in den Maschinenräumen leicht zugänglich sind und dass eine Vorrichtung vorhanden ist, die den Status der Ventile anzeigt (Regel II-1/17 SOLAS 74/88) (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.18 eine Bestätigung dafür, dass Landgangs-, Lade- und Kohlenpforten, die unterhalb der Tauchgrenze angeordnet sind, sicher geschlossen werden können und dass die inneren Enden aller Asche- und Abfallschütten mit wirksamen Deckeln versehen sind (Regel II-1/17 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.19 eine Bestätigung dafür, dass Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten, die unterhalb des Schottendecks angeordnet sind, sicher geschlossen werden können und dass die inneren Enden aller Asche- und Abfallschütten mit wirksamen Deckeln versehen sind (Regel II-1/15 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.20 eine Untersuchung der Vorrichtungen zum Erhalt der Wasserdichtigkeit oberhalb der Tauchgrenze oder des Schottendecks, soweit jeweils zutreffend (Regel II-1/20 SOLAS 74/88) (Regel II-1/17 SOLAS 74/06);
-

- (PR) 5.2.2.21 eine Untersuchung der Lenzvorrichtungen und eine Bestätigung dafür, dass jede Lenzpumpe und das Lenzpumpensystem für jede wasserdichte Abteilung wirkungsvoll funktionieren (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (PR) 5.2.2.22 eine Bestätigung dafür, dass das Lenzsystem auf dem Freiborddeck angeordneter geschlossener Laderäume wirkungsvoll funktioniert (Regel II-1/21 SOLAS 74/88) (Regel II-1/35-1 SOLAS 74/05);
- (PR) 5.2.2.23 eine Sichtprüfung der Lenzeinrichtungen auf Verstopfung oder andere Schäden hin und Bestätigung des Vorhandenseins von Vorrichtungen zur Verhinderung einer Verstopfung der Lenzeinrichtungen für geschlossene Fahrzeurräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume mit fest eingebauten Druckwasser-Sprühsystemen (Regel II-2/20.6.1.5 SOLAS 74/08);
- (PR) 5.2.2.24 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorrichtung zur Anzeige des Status der Bugtüren und eines etwaigen Wasseraustritts aus selbigen (Regel II-1/23-2 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.25 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen zur Überwachung von Sonderräumen oder Ro-Ro-Räumen, sofern vorhanden, zufriedenstellend sind (Regel II-1/23 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.26 eine Bestätigung dafür, dass die Maschinen, Kessel und sonstigen Druckbehälter, die dazugehörigen Rohrleitungssysteme und Armaturen so instand gehalten werden, dass jede Gefahr für die Personen an Bord auf ein Mindestmaß beschränkt wird; dabei sind bewegliche Teile, heiße Oberflächen und andere Gefahren gebührend zu berücksichtigen (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.27 eine Bestätigung dafür, dass der normale Betrieb der Antriebsanlagen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden kann, selbst wenn eine der betriebswichtigen Hilfseinrichtungen ausfällt (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.28 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen vorhanden sind, durch welche die Maschinenanlage ohne äußere Hilfe beim Totalausfall des Schiffes in Betrieb gesetzt werden kann (Regel II-1/26 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.29 eine Untersuchung, soweit dies praktisch durchführbar ist, der Überdruck-Sicherheitseinrichtungen in den Teilen der Haupt-, Hilfs- oder sonstigen Maschinen, die mit einem Innendruck belastet sind und die mit einem kritischen Überdruck belastet werden können (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.30 gegebenenfalls eine Untersuchung der an Kurbelgehäusen von Verbrennungsmotoren eingebauten Sicherheitseinrichtungen gegen Überdruck und eine Bestätigung dafür, dass diese so angeordnet sind, dass das Risiko einer Verletzung von Personal auf ein Mindestmaß beschränkt wird (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.31 eine Bestätigung dafür, dass die selbsttätigen Abschaltanlagen der als Hauptantrieb dienenden Turbinenanlage und gegebenenfalls der als Hauptantrieb dienenden Verbrennungsmotorenanlage und der Hilfsmaschinen ordnungsgemäß instand gehalten werden (Regel II-1/27 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.32 soweit durchführbar eine Bestätigung dafür, dass die Maschinenanlage imstande ist, in ausreichend kurzer Zeit die Richtung des Propellerschubs umzukehren sowie für die Wirksamkeit von Zusatzeinrichtungen zum Manövrieren oder Stoppen des Schiffes (Regel II-1/28 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.33 eine Bestätigung dafür, dass die Haupt- und Hilfsrudernanlagen ordnungsgemäß instand gehalten werden, so angeordnet sind, dass durch eine Störung

- einer von ihnen die andere nicht funktionsunfähig wird und dass die Hilfsru-
deranlage im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden kann⁴⁹ (Regel II-1/29
SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.34 eine Bestätigung dafür, dass jeder wesentliche Teil der Ruderanlage gege-
benenfalls ständig geschmiert wird oder über Schmiereinrichtungen verfügt
(Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.35 eine Bestätigung dafür, dass Sicherheitsventile, die am hydraulischen Sys-
tem, das isoliert werden kann und in dem ein Druck vom Antrieb oder von
außen aufgebracht werden kann, angebracht sind, instand gehalten werden
und dass der Einstelldruck dieser Sicherheitsventile nicht höher ist als der
Auslegungsdruck (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.36 eine Bestätigung dafür, dass die Kraftantriebseinheiten der Haupt- oder Hilfs-
ru-deranlage nach einem Energieausfall bei Wiederkehr der Energie selbsttä-
tig wieder anlaufen, dass sie von der Kommandobrücke aus in Betrieb ge-
setzt werden können und dass bei einem Stromausfall bei einer der Kraftan-
triebseinheiten der Ruderanlage auf der Kommandobrücke ein akustisches
und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.37 eine Bestätigung dafür, dass die Steuerungssysteme für die Hauptruderan-
lage sowohl von der Kommandobrücke als auch vom Rudermaschinenraum
aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.38 eine Bestätigung dafür, dass, wenn die Hauptruderanlage zwei oder mehr
gleichartige Kraftantriebseinheiten hat und keine Hilfsru-deranlage eingebaut
ist, die zwei unabhängigen Steuerungssysteme von der Kommandobrücke
aus zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.39 eine Bestätigung dafür, dass das Steuerungssystem für die Hilfsru-deranlage
im Rudermaschinenraum und, sofern für diese ein Kraftantrieb vorhanden ist,
für die Bedienung von der Kommandobrücke aus zufriedenstellend funktio-
niert und dass dieses System von dem Steuerungssystem für die Hauptr-
deranlage unabhängig ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.40 eine Bestätigung dafür, dass bei Ausfall der Energiezuführung auf der Kom-
mandobrücke ein akustisches und optisches Warnsignal ausgelöst wird (Re-
gel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.41 eine Bestätigung dafür, dass die Verständigungseinrichtung zwischen der
Kommandobrücke und der Ruderanlage zufriedenstellend funktioniert und
dass, auf Schiffen mit Notru-derständen, ein Telefon oder eine andere Ver-
ständigungseinrichtung zur Weiterleitung von Kursangaben und zur Über-
mittlung vom Kompass optisch abgelesener Werte an den Notru-derstand
vorhanden ist (Regel II-1/29 SOLAS 74/14 und Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.42 eine Bestätigung dafür, dass die Ruderlage unabhängig vom Steuerungssys-
tem der Ruderanlage auf der Kommandobrücke angezeigt wird, wenn die
Hauptru-deranlage Kraftantrieb hat und dass diese Ruderlage im Ruderma-
schinenraum angezeigt wird (Regel II 1/29 SOLAS 74/14 und Regel II-1/29
und Regel V/19 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.43 eine Bestätigung dafür, dass bei einer hydraulischen Ruderanlage die akus-
tischen und optischen Alarmsignale auf der Kommandobrücke und im Ma-
schinenraum für jeden Hydrauliköl-Vorratsbehälter zufriedenstellend funk-

⁴⁹ Für Schiffe, die mit anderen als den herkömmlichen alternativen Antrieben und Steuereinrichtungen ausgestattet sind, wie beispielsweise Propellergondeln oder Wasserstrahltriebssysteme, wird auf die Einheitlichen Auslegun-
gen der SOLAS-Regeln II-1/28, II-1/29 und II-1/30 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1416/Rev.1) verwiesen.

- tionieren und dass mindestens ein Kraftantriebssystem einschließlich des Vorratsbehälters leicht von einer Stelle innerhalb des Rudermaschinenraums aus mittels eines fest eingebauten Vorratstanks, der mit einem Inhaltsanzeiger ausgestattet ist, mit fest verlegten Rohrleitungen nachgefüllt werden kann (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.44 eine Bestätigung dafür, dass der Rudermaschinenraum leicht zugänglich und mit geeigneten Einrichtungen ausgestattet ist, um den Zugang während des Betriebs zu den Maschinen und Steuerungssystemen der Ruderanlage unter sicheren Bedingungen zu gewährleisten (Regel II-1/29 SOLAS 74/88/14);
- (PR) 5.2.2.45 eine Bestätigung dafür, dass bei einer elektrischen und elektro-hydraulischen Ruderanlage die Geräte, die den Betrieb der Motoren auf der Kommandobrücke und an einer Überwachungsstelle für die Hauptmaschinenanlage anzeigen, und, soweit durchführbar, die Überlastungswarnanlage und die Warnanlage für die Störung in einer Phase bei einer Dreiphasenversorgung zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/30 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.46 eine Bestätigung dafür, dass die Bedieneinrichtungen der für Antrieb und Sicherheit des Schiffes betriebswichtigen Haupt- und Hilfsmaschinen, einschließlich, soweit zutreffend, der Einrichtungen für die Fernsteuerung der Antriebsmaschinen von der Brücke aus (einschließlich Steuerungs-, Überwachungs-, Melde-, Alarm- und Sicherheitsfunktionen) instand gehalten werden (Regel II-1/31 SOLAS 74/88/00/02);
- (PR) 5.2.2.47 eine Bestätigung dafür, dass Einrichtungen zur Bedienung der Haupt- und sonstiger Maschinen aus einem Maschinenkontrollraum zufriedenstellend sind (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.48 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen für ein manuelles Umschalten der selbsttätigen Einrichtungen auf Handbetrieb instand gehalten werden und dass ein Ausfall die Umschaltung auf Handbetrieb nicht verhindert (Regel II-1/31 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.49 eine Bestätigung dafür, dass die geeigneten Sicherheitsfunktionen an ölbefeuerten und Abgaskesseln, nicht befeuerten Dampferzeugern, Dampfrohleitungssystemen und Druckluftsystemen instand gehalten werden (Regeln II-1/32, 33 und 34 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.50 eine Bestätigung dafür, dass die Lüftung für die Maschinenräume in Betrieb ist (Regel II-1/35 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.51 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Maßnahmen zur Lärmvermeidung in Maschinenräumen wirksam sind (Regel II-1/36 SOLAS 74/88 und Regel II-1/3-12.2 SOLAS 74/12); oder Bestätigung dafür, dass das Schiff so gebaut ist, dass es zu einer Lärmreduzierung an Bord beiträgt und das Personal entsprechend dem mit EntschlieÙung MSC.337(91) angenommenen Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung vor Lärm schützt (Regel II-1/3-12 SOLAS 74/12);
- (PR) 5.2.2.52 eine Bestätigung dafür, dass der Maschinentelegraf, der die Kommandos und Antworten sowohl im Maschinenraum als auch auf der Kommandobrücke sichtbar anzeigt, zufriedenstellend funktioniert (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.53 eine Bestätigung dafür, dass die zweite Verständigungseinrichtung zwischen der Kommandobrücke und dem Maschinenraum ebenso zufriedenstellend funktioniert, einschließlich der geeigneten Verständigungseinrichtungen zu allen anderen Stellen, von denen aus die Maschinen gefahren werden (Regel II-1/37 SOLAS 74/88);

- (PR) 5.2.2.54 eine Bestätigung dafür, dass die Alarmanlage für Ingenieure in den Unterkünften der Ingenieure deutlich zu hören ist (Regel II-1/38 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.55 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen, die getroffen worden sind, um zu verhindern, dass unter Druck aus einer Pumpe, einem Filter oder einem Vorwärmer austretender Brennstoff mit heißen Oberflächen in Berührung kommt, wirksam sind;
- (PR) 5.2.2.56 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen für die Bestimmung der Brennstoffmenge in jedem Brennstofftank sich in einem zufriedenstellenden Betriebszustand befinden (Regel II-2/15 SOLAS 74/88) (Regel II-2/4.2.2.3.5 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.57 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen zur Verhütung von Überdruck in Öltanks oder in Teilen des Brennstoffsystems, einschließlich der Füllleitungen, sich in einem zufriedenstellenden Betriebszustand befinden (Regel II-2/15 SOLAS 74/88) (Regel II-2/4.2.2.4 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.58 eine Bestätigung dafür, dass die elektrischen Anlagen, einschließlich der Hauptstromquelle und der Beleuchtungsanlagen, instand gehalten werden (Regeln II-1/40 und 41 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.59 eine Bestätigung dafür, dass die unabhängige Notstromquelle und die entsprechenden Systeme zufriedenstellend funktionieren (Regel II-1/42 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.60 eine Bestätigung dafür, dass die Anlasseinrichtungen für jedes Notgeneratorenaggregat zufriedenstellend sind (Regel II-1/44 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.61 gegebenenfalls eine Prüfung der Verteilung und eine Erprobung der zusätzlichen Notbeleuchtung (Regel II-1/42-1 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.62 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins zusätzlicher Lichtquellen in allen Kabinen und eine Prüfung, ob diese Lichtquellen selbstständig zu leuchten beginnen und mindestens 30 Minuten lang eingeschaltet bleiben, wenn die Stromversorgung für die normale Kabinenbeleuchtung ausfällt (Regel II-1/41.6 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.63 eine Bestätigung dafür, dass der Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs instand gehalten werden (Regel II-1/45 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.64 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen für das zeitweise Unbesetztlassen der Maschinenräume zufriedenstellend sind (Regel II-1/54 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.65 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen von Maschinen oder elektrischen Anlagen, von Systemen zur Lagerung und Verteilung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt, der Brandsicherheit oder von Rettungsmitteln und -vorrichtungen, sofern zutreffend gemäß den in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für die Erprobung, Überprüfung und Instandhaltung (Regeln II-1/55, II-2/17 und III/38 SOLAS 74/00/06/15 und Kap. 2 IGF-Code);
- (PR) 5.2.2.66 eine Untersuchung der Feuerlöschpumpen, Feuerlöschleitung und der Verteilung der Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre und des internationalen Landanschlusses sowie eine Prüfung, ob jede Feuerlöschpumpe, einschließlich der Notfeuerlöschpumpe, gesondert bedienbar ist, so dass gleichzeitig zwei Wasserstrahlen aus verschiedenen Anschlussstutzen in jedem Teil des Schiffes abgegeben werden können, wobei der erforderliche

- Druck in der Feuerlöschleitung aufrechterhalten wird (Regel II-2/10.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 2 und 12 FSS-Code) (Regeln II-2/4 und 19 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.67 bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von Containern auf oder oberhalb des Wetterdecks entworfen sind, soweit jeweils zutreffend, eine Untersuchung der Wasserebel-Löschlanze (Regel II-2/10.7.3 SOLAS 74/00/14);
- (PR) 5.2.2.68 eine Untersuchung des Vorhandenseins und eine stichprobenartige Untersuchung des Zustands der tragbaren und nicht tragbaren Feuerlöscher (Regel II-2/10.3 SOLAS 74/00; Kap. 4 FSS-Code) (Regel II-2/6 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.69 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die Maschinen-, Lade-, Sonder- und Fahrzeugräume und eine Bestätigung dafür, dass seine Bedieneinrichtungen eindeutig gekennzeichnet sind (Regeln II-2/10.4, 10.5, 10.7.1, 10.7.2 und 20.6.1 SOLAS 74/00/12/14; Kap. 5 bis 7 FSS-Code) (Regeln II-2/5, 7, 9, 10 und 53 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.70 eine Untersuchung der besonderen Vorkehrungen in den Maschinenräumen und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Bestätigung der Funktion der Fernbedien-Einrichtungen für das Öffnen und Schließen der Oberlichter, den Rauchabzug, das Schließen des Schornsteins und der Lüftungsöffnungen, das Schließen kraftbetriebener und anderer Türen, das Abstellen der Lüftung und von Kesseldruck- und Saugzuggebläsen und das Abstellen der Brennstoffpumpe und anderer Pumpen, die entzündbare flüssige Stoffe pumpen (Regeln II-2/5.2, 8.3 und 9.5 SOLAS 74/00) (Regeln II-2/11 und 11 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.71 eine Prüfung, ob fest eingebaute Kohlendioxid-Feuerlöschsysteme zum Schutz der Maschinenräume, soweit zutreffend, über zwei getrennte Bedienelemente verfügen; eines für das Öffnen der Gasleitung und eines für die Freigabe des Gases aus dem Vorratsbehälter, wobei beide in einer Auslösestation untergebracht sein sollen, die deutlich erkennbar dem jeweiligen Raum zugeordnet ist (Regel II-2/10.4 SOLAS 74/08; Kap. 5.2.2.2 FSS-Code);
- (PR) 5.2.2.72 eine Untersuchung der Feuerlöscheinrichtungen in Kontrollstationen, Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen (Regel II-2/10.6.1 SOLAS 74/00; Kap. 8 FSS-Code) (Regel II-2/36 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.73 gegebenenfalls eine Untersuchung der Feuerlöscheinrichtungen auf Kabinenvorflächen (Regel II-2/10.6.1 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.74 eine Untersuchung des Vorhandenseins von Feuerlöschsystemen für Räume, die Farbe und/oder entzündbare flüssige Stoffe enthalten, und für Frittiergeräte in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen (Regeln II-2/10.6.3 und 10.6.4 SOLAS 74/00; Kap. 5, 6 und 7 FSS-Code) (Regel II-2/15.2.5 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.75 eine Untersuchung der Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle und eine Erprobung des fernbedienten Schließens von Absperreinrichtungen für flüssigen Brennstoff und sonstige entzündbare Öle sowie der Fernbedien-Einrichtungen zum Schließen der Absperreinrichtungen an Tanks, die flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle enthalten (Regel II-2/4.2 SOLAS 74/00) (Regel II-2/15 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.76 eine Untersuchung und Erprobung, soweit dies praktisch durchführbar ist, eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems in Maschinenräumen, einschließlich geschlossener Räume mit eingebauter Verbrennungsanlage, soweit zutreffend, Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen und Kontrollräumen (Regel II-2/7 SOLAS 74/00/10 (ausgenommen 7.5.5, 7.6 und 7.9); Kap. 8 und 9 FSS-Code) (Regeln II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 und 41 SOLAS 74/88);

- (PR) 5.2.2.76.1 gegebenfalls eine Untersuchung und Erprobung eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems auf Kabinenvorflächen. (Regel II-2/7.10 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.76.2 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Bestätigung dafür, dass die Rauchmelder in Kabinen, wenn sie aktiviert sind, innerhalb des Raumes, wo sie sich befinden, ein akustisches Alarmsignal geben oder ein solches Alarmsignal auslösen (Regeln II-2/7.5.2 und 7.5.3.1 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.76.3 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Bestätigung dafür, dass die Melder und handbetätigten Feuermelder eines fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems mittels Fernüberwachung und einzeln identifiziert werden können (Regel II-2/7.2.4 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.77 eine Bestätigung dafür, dass die Brandschutzausrüstungen einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer) und der Fluchttreter vollständig und in gutem Zustand sind, dass Flaschen, einschließlich der Reserveflaschen, etwaig vorgeschriebener umluftunabhängiger Atemschutzgeräte in geeigneter Weise befüllt sind und dass an Bord Einrichtungen zum Wiederbefüllen von Flaschen von Atemschutzgeräten, die während Übungen verwendet wurden, oder eine hinreichende Anzahl von Reserveflaschen vorhanden sind, um die verbrauchten zu ersetzen, und dass explosionsgeschützte oder eigensichere tragbare Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) vorhanden sind (Regeln II-2/10.10, 13.3.4, 13.4.3 und 15.2.2 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code) (Regel II-2/17 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.78 eine Prüfung der Einsatzbereitschaft und Instandhaltung der Feuerlöschsysteme (Regel II-2/14 SOLAS 74/00) (Regel II-2/21 SOLAS 74/88/91);
- (PR) 5.2.2.79 soweit praktisch durchführbar, eine Bestätigung dafür, dass am baulichen Brandschutz keine Änderungen vorgenommen wurden, einschließlich hinsichtlich der Konstruktion, der Feuerwiderstandsfähigkeit, des Schutzes von Treppenschächten und Aufzügen, der Kabinenvorflächen, der Öffnungen von Trennflächen der Klassen „A“ und „B“, der Lüftungssysteme sowie der Fenster und Seitenfenster und der Verwendung brennbarer Werkstoffe (Regeln II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (außer 9.6.3), 9.7 und 11 (außer 11.6) SOLAS 74/00/04/12/15) (Regeln II-2/11, 16, 18, 23 bis 35 und 37 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.80 soweit praktisch durchführbar, eine Bestätigung dafür, dass am baulichen Brandschutz in den für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmten Laderäumen keine Änderungen vorgenommen wurden (Regeln II-2/19.3.8 und 19.3.10 SOLAS 74/00) (Regeln II-2/4, 54.2.8, 54.2.10 und 54.2.11 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.81 eine Untersuchung und Erprobung aller von Hand zu bedienenden und aller selbsttätigen Feuerschutztüren, einschließlich der Vorrichtungen für das Verschließen der Öffnungen von Trennflächen der Klassen „A“ und „B“ (Regel II-2/9.4.1 SOLAS 74/00) (Regeln II-2/30 und 31 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.82 eine Untersuchung und Erprobung der Brandklappen der Lüftungskanäle und der Hauptein- und -austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme und eine Prüfung, ob die Lüfter mit Kraftantrieb von außerhalb des Raumes, den sie versorgen, abgestellt werden können (Regeln II-2/5.2.1 und 9.7 SOLAS 74/00/14) (Regeln II-2/16 und 32 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.83 eine Bestätigung dafür, dass die Treppen und Leitern, einschließlich der bodennahen Sicherheitsleitsysteme, die Fluchtwege zum Einbootungsdeck der

- Rettungsboote und -flöße aus allen Fahrgast- und Besatzungsräumen und aus Räumen bilden, in denen die Besatzung normalerweise beschäftigt ist, instand gehalten werden (Regeln II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.2 und 13.7 SOLAS 74/00; Kap. 11 und 13 (ausgenommen Absatz 3) FSS-Code) (Regel II-2/28 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.84 eine Bestätigung dafür, dass die Fluchtmöglichkeiten aus etwaigen Sonderräumen und Ro-Ro-Räumen zufriedenstellend sind (Regeln II-2/13.5 und 13.6 SOLAS 74/00) (Regel II-2/28 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.85 eine Bestätigung dafür, dass die Fluchtmöglichkeiten aus Maschinenräumen zufriedenstellend sind (Regel II-2/13.4.1 SOLAS 74/00/14) (Regel II-2/28 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.86 eine Untersuchung der Brandschutzvorkehrungen, eine Untersuchung und Erprobung der Feuermelde- und Feueranzeigesysteme und der Rauchmeldeanlagen in der Absaugung, soweit zutreffend, in Laderäumen für Stückgut und gefährliche Güter und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Erprobung der Funktion der Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen (Regeln II-2/7.6, 10.7.1 und 10.7.2 SOLAS 74/00/14; Kap. 5, 9 und 10 FSS-Code) (Regel II-2/39 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.87 eine Untersuchung der Brandschutzvorkehrungen, eine Untersuchung und Erprobung des Feuermelde- und Feueranzeigesystems und der Rauchmeldeanlage in der Absaugung, soweit zutreffend, bei Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räumen, und, soweit praktisch durchführbar und angemessen, eine Erprobung der Funktion der Vorrichtungen für das Verschließen der verschiedenen Öffnungen (Regel II-2/20 (außer 20.5) SOLAS 74/00; Kap. 5, 6, 7, 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/37, 38 und 38-1 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.88 eine Untersuchung und Erprobung, soweit praktisch durchführbar und angemessen, des Mannschaftsalarms und der Rundspruchanlage oder der anderen wirksamen Nachrichtenübermittlungseinrichtungen (Regeln II-2/7.9 und 12 SOLAS 74/00; Kap. 7 LSA-Code) (Regel II-2/40 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.89 gegebenenfalls eine Untersuchung der besonderen Vorkehrungen für die Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich der Prüfung der elektrischen Ausrüstung und Leitungen, der Lüftung, des Vorhandenseins von Schutzkleidung und tragbaren Geräten, eine Erprobung eines etwaigen Feuermelde- und Feueranzeigesystems und einer etwaigen Rauchmeldeanlage in der Absaugung sowie eine Erprobung, soweit praktisch durchführbar, der Wasserversorgung, der Lenzeinrichtungen und eines etwaigen Wassersprühsystems (Regel II-2/19 (ausgenommen 19.3.8, 19.3.10 und 19.4) SOLAS 74/00/08; Kap. 3, 4, 7, 9 und 10 FSS-Code) (Regeln II-2/41 und 54 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.90 gegebenenfalls eine Untersuchung der Hubschraubereinrichtungen (Regeln II-2/18, III/28 SOLAS 74/00) (Regel II-2/18.8 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.91 eine Prüfung der Vorschriften für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern und vor dem 1. Oktober 1994 gebaut wurden (Regeln II-2/41-1 und 41-2 SOLAS 74/88/92);
- (PR) 5.2.2.92 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen, die eine Länge von 120 m oder mehr oder aber drei oder mehr senkrechte Hauptbrandabschnitte haben, eine Prüfung der Bestimmung von Schutzbereichen (Regel II-2/21 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.93 bei am oder nach dem 1. Juli 2010 gebauten Fahrgastschiffen eine Prüfung des Vorhandenseins einer Sicherheitszentrale (Regel II-2/23 SOLAS 74/06) und des zugehörigen Lüftungssystems (Regel II-2/8.2 SOLAS 74/06);

- (PR) 5.2.2.94 eine Prüfung, ob für jede Person an Bord Anweisungen für den Notfall zur Verfügung stehen, die Sicherheitsrolle an deutlich sichtbaren Stellen angebracht ist und sich in der Nähe der Überlebensfahrzeuge und ihrer Aussetzstationen Tafeln oder Anschläge befinden (Regeln III/8, 9 und 37 SOLAS 74/96);
- (PR) 5.2.2.95 eine Prüfung, ob die in Aussetzvorrichtungen verwendeten Läufer in den vergangenen fünf Jahren regelmäßig einer Inspektion unterzogen und erneuert worden sind (Regel III/20 SOLAS 74/96/04);
- (PR) 5.2.2.96 eine Untersuchung jedes Überlebensfahrzeugs, einschließlich seiner Ausrüstung, und, soweit eingebaut, des unter Last auszulösenden Aussetzmechanismus und der hydrostatischen Verriegelung und, bei aufblasbaren Rettungsflößen, der hydrostatischen Auslösevorrichtung und der Vorrichtung zum freien Aufschwimmen, einschließlich des Datums der Instandhaltung oder des Austausches; eine Prüfung, ob das Verfallsdatum der Handraketen nicht überschritten ist und ob die Rettungsflöße mit der vorgeschriebenen Anzahl an Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung ausgestattet sind und ob diese Rettungsflöße deutlich gekennzeichnet sind (Regeln III/20, 21, 23, 24 und 26 SOLAS 74/96/00/02/08; Abschnitte 2.3 bis 2.5, 3.2 und 4.1 bis 4.6 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.97 eine Prüfung, ob alle Teile der Rettungsmittel, bei denen dies ihr Auffinden auf See erleichtert, von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sind (Abschnitt 1.2.2.6 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.98 eine Untersuchung der Einbootungsvorrichtungen und der Aussetzvorrichtungen für jedes Überlebensfahrzeug; jedes Rettungsboot soll in die Einbootungsstellung abgesenkt werden oder, wenn die Stauposition der Einbootungsstellung entspricht, über eine kurze Strecke abgesenkt werden und, soweit praktisch durchführbar, soll eines der Überlebensfahrzeuge zu Wasser gefiert werden. Die Funktionsfähigkeit der Aussetzvorrichtungen für mit Davits auszusetzende Rettungsflöße soll durch Vorführung nachgewiesen werden (Regeln III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 und 23 SOLAS 74/96/04; Abschnitte 6.1 und 6.2 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.99 eine Prüfung, ob eine gründliche Untersuchung der Aussetzvorrichtungen, einschließlich dynamischem Test der Windenbremse, und eine Wartung der unter Last auszulösenden Vorrichtungen für das Aussetzen von Bereitschaftsbooten und der selbsttätig öffnenden Auslösevorrichtungen für Rettungsflöße, die mit Davits auszusetzen sind, durchgeführt worden sind (Regel III/ 20 SOLAS 74/00/12);
- (PR) 5.2.2.100 eine Prüfung des wechselweisen Ausbringens der Schiffsevakuierungssysteme (MES) (Regel III/20.8.2 SOLAS 74/88; Abschnitt 6.2.2.2 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.101 eine Untersuchung jedes Bereitschaftsboots, einschließlich seiner Ausrüstung; bei aufblasbaren Bereitschaftsbooten eine Bestätigung dafür, dass sie in vollständig aufgeblasenem Zustand aufgestellt sind (Regeln III/14, 17, 21, 26.3 und 34 SOLAS 74/88/04);
- (PR) 5.2.2.102 eine Untersuchung der Einbootungs- und Einholvorrichtungen für jedes Bereitschaftsboot (Regel III/14 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.103 eine Prüfung der Vorrichtungen für das Sammeln der Fahrgäste (Regeln III/11, 24 und 25 SOLAS 74/96);
- (PR) 5.2.2.104 eine Bestätigung dafür, dass ein Mittel für das Bergen Schiffbrüchiger auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorhanden ist (Regeln III/11, 26.4 SOLAS 74/00);

A.1140(31)

- (PR) 5.2.2.105 eine Bestätigung dafür, dass eine Aufwindschfläche für Hubschrauber auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorhanden ist (Regel III/28 SOLAS 74/00);
- (PR) 5.2.2.106 eine Bestätigung dafür, dass ein Entscheidungshilfesystem für den Kapitän vorhanden ist (Regel III/29 SOLAS 74/88) (Regeln II-2/21 und 22 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.107 eine Prüfung, ob der Motor des Bereitschaftsboots (beziehungsweise der Bereitschaftsboote), sofern vorhanden, sich zufriedenstellend starten und sowohl in der Voraus- als auch in der Rückwärtsfahrt betreiben lässt;
- (PR) 5.2.2.108 eine Untersuchung und Prüfung der Funktion von UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) und Ortungsgeräten zum Einsatz bei Suche und Rettung (Regeln III/6, IV/7 und 14 SOLAS 74/88/08);
- (PR) 5.2.2.109 eine Untersuchung des Leinenwurfgeräts und eine Prüfung, ob das Verfallsdatum seiner Raketen und der Notsignale des Schiffes nicht überschritten ist (Regeln III/6, 18 und 35 SOLAS 74/96; Abschnitte 3.1 und 7.1 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.110 eine Untersuchung und Prüfung der Funktion der Geräte zur Nachrichtenübermittlung und eine Überprüfung, ob das Generalalarmsystem in allen Unterkunftsräumen, in allen üblichen Arbeitsräumen der Besatzung und auf offenen Decks hörbar ist (Regeln III/6, 18 und 35 SOLAS 74/96; Abschnitte 3.1 und 7.1 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.111 eine Untersuchung des Vorhandenseins, der Verteilung, der Aufbewahrung und des Zustands der Rettungsringe, einschließlich solcher mit selbstzündenden Leuchten, selbsttätig arbeitenden Rauchsignalen und schwimmfähigen Leinen, der Rettungswesten⁵⁰, der Eintauchanzüge, der Wetterschutzanzüge und der Wärmeschutzhilfsmittel sowie in Hinblick darauf, ob das Verfallsdatum ihrer zugehörigen Batterien nicht überschritten ist (Regeln III/7, 21,22 und 26 SOLAS 74/88/06; Abschnitte 2.1 bis 2.5 und 3.1 bis 3.3 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.111.1 eine Prüfung des Vorhandenseins von Rettungswesten in drei Größen (Kleinkinder, Kinder, Erwachsene) und eine Prüfung, ob diese mit Gewichts- oder Größenangaben oder mit Gewichts- und Größenangaben gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.2.1.1 LSA-Code); für Fahrgastschiffe bei Reisen mit einer Dauer von weniger als 24 Stunden eine Prüfung, ob die Anzahl der Kleinkind-Rettungswesten mindestens 2,5 v. H. der an Bord befindlichen Fahrgäste entspricht, und für Fahrgastschiffe bei Reisen mit einer Dauer von 24 Stunden oder mehr eine Prüfung, ob Kleinkind-Rettungswesten für jedes Kleinkind an Bord vorhanden sind (Regel III/7.2.1 SOLAS 74/06);
- (PR) 5.2.2.111.2 eine Prüfung, ob Eintauchanzüge, die dafür bestimmt sind, in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen zu werden, in geeigneter Weise gekennzeichnet sind (Abschnitt 2.3.1 LSA-Code);
- (PR) 5.2.2.112 eine Prüfung der Beleuchtung der Sammelplätze und Einbootungsstationen und der zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen führenden Gänge, Treppen und Ausgänge, einschließlich bei Speisung aus der Notstromquelle (Regeln II-1/42 und III/11 SOLAS 74/88);
- (PR) 5.2.2.113 eine Prüfung, ob die vorgeschriebenen Navigationslichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen in Ordnung sind (Regeln 20 bis 24, 27 bis 30 und 33 COLREG);
- (PR) 5.2.2.114 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der folgenden Navigationsausrüstung, soweit zutreffend: Tagsignalscheinwerfer, Magnetregel-

⁵⁰ SOLAS-Regeln III/ 7.2.1.1, 7.2.1.2 und 7.2.1.5 sollen berücksichtigt werden.

kompass, Kursübermittlungsgerät, Kreiselkompass, Tochterkreiselkompass, Radaranlage(n), elektronische Plotthilfe, automatische Bahnverfolgungshilfe (n) oder automatische Radarbildauswerthilfe(n), Echolotanlage, Gerät zur Anzeige der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung, Ruderlagenanzeiger, Propellerdrehzahlanzeiger, Gerät zur Anzeige der Steigung und Betriebsweise des Verstellpropellers, Drehgeschwindigkeitsanzeiger, Kursüberwachungs- oder Bahnführungssystem, Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem (GNSS), terrestrisches Funknavigationssystem und Schallsignal-Empfangsanlage, Peildiopter oder Kompass-Peileinrichtung, Vorrichtung zum Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte, gegebenenfalls BNWAS und ECDIS, einschließlich gegebenenfalls Ersatzvorrichtungen; Ausrüstung, die nicht geprüft werden kann, wenn das Schiff im Hafen liegt, soll anhand der Aufzeichnungen überprüft werden (Regel V/19 SOLAS 74/00/09/13);

- (PR) 5.2.2.115 eine Prüfung des Vorhandenseins, der Spezifikationen, der Funktion und der jährlichen Leistungsprüfung des Schiffsdatenschreibers (Regel V/20 SOLAS 74/00/04);
- (PR) 5.2.2.116 eine Prüfung, ob das Internationale Signalbuch und eine aktuelle Ausgabe des Bandes III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) vorhanden sind (Regel V/21 SOLAS 74/00/02);
- PR) 5.2.2.117 eine Prüfung, ob ein gültiger Prüfbericht für das System für die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen an Bord verfügbar ist, sofern ein solches vorhanden ist (Regel V/19-1 SOLAS 74/04);
- (PR) 5.2.2.118 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Funktion des automatischen Schiffsidentifizierungssystems, sofern eingebaut, und ob die jährliche Prüfung durchgeführt wurde und eine Abschrift des Prüfberichts an Bord mitgeführt wird (Regeln V/18.9 und 19 SOLAS 74/00/04/10);
- (PR) 5.2.2.119 eine Prüfung des Vorhandenseins und der Spezifikationen der Lotsenleitern und der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen (Regel V/23 SOLAS 74/00/10);
- (PR) 5.2.2.120 eine Prüfung der Bestimmungen von (PI) 5.1.3.117 bis (PI) 5.1.3.142 und (PI) 5.1.3.145 bis (PI) 5.1.3.147;
- (PR) 5.2.2.121 eine Bestätigung dafür, dass keine neuen asbesthaltigen Werkstoffe an Bord eingebaut worden sind (Regel II-1/3-5 SOLAS 74/00/05/09);⁵¹
- (PR) 5.2.2.122 eine Prüfung, ob die Mittel zum An- und Vonbordgehen zur Verwendung in Häfen und bei Betriebsabläufen in Häfen, wie zum Beispiel Laufstege und Fallreepstreppen, soweit zutreffend, in einem zufriedenstellenden Zustand sind (Regel II-1/3-9 SOLAS 74/08).
- (PR) 5.2.2.123 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein oder mehrere geeignete tragbare Geräte zum Messen der Atmosphäre⁵² an Bord sind und dass geeignete Vorrichtungen für die Kalibrierung aller derartigen Geräte⁵³ vorhanden sind (Regel XI-1/7 SOLAS 74/14).

⁵¹ Es wird auf die Einheitliche Auslegung der SOLAS-Regel II-1/3-5 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1379 und MSC.1/Circ.1426/Rev.1) verwiesen.

⁵² Es wird auf die Richtlinien zur Erleichterung der Auswahl von gemäß Regel XI-1/7 SOLAS geforderten tragbaren Messgeräten für die Atmosphäre in geschlossenen Räumen (MSC-Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1477) verwiesen.

⁵³ Es wird auf die Einheitlichen Auslegungen der Regel XIV/2.2 von SOLAS und der Absätze 1.3.2 und 1.3.6 von Teil I-A des Polar Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1562) verwiesen.

- (PR) 5.2.3 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen, die Erdgas als Treibstoff nutzen, sollen die zusätzlichen Vorschriften für die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (PR) 5.2.3.1 eine Untersuchung der Schiffstagebücher und der betrieblichen Aufzeichnungen hinsichtlich des korrekten Funktionierens der Gasspürsysteme, der Brennstoffversorgungs-/Gassysteme usw. (Kap. 16 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.2 eine Bestätigung dafür, dass die Anleitungen und Handbücher der Hersteller/ Erbauer für den Betrieb, die Sicherheit und die Instandhaltungsanforderungen sowie arbeitsbezogene Gesundheitsrisiken, die für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung sowie die zugehörigen Systeme zur Verwendung des Brennstoffs an Bord des Schiffes von Bedeutung sind, vorhanden sind (Kap. 6 und 18 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.3 eine Bestätigung dafür, dass Gasspürgeräte und andere Ausrüstung für die Lecksuche in Abteilungen, in denen Brennstoff gelagert und gebunkert wird und die Brennstoffversorgungs-ausrüstung oder -komponenten oder zugehörige Systeme enthalten, einschließlich Anzeigegeräte und Alarmanrichtungen, sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden (Kap. 6 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.4 eine Bestätigung dafür, dass die Steuerungs-, Überwachungs- und die Systeme für das selbsttätige Abschalten der Brennstoffversorgungs- und Bunkersysteme zufriedenstellend funktionieren (Kap.15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.5 eine Bestätigung der Verfügbarkeit von Aufzeichnungen zu Erprobungen und Kalibrierungen der Gasspürsysteme (Kap. 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.6 eine Untersuchung der Rohrleitungen, der Schläuche, der Absperrventile für den Notfall, der ferngesteuerten Ventile, der Überdruckventile, der Inertisierungseinrichtungen, der Maschinen und der Ausrüstung für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung, wie das Be- und Entlüften, Verdichten, Rückverflüssigen, Verflüssigen, Erhitzen, Kühlen oder der anderweitige Umgang mit Brennstoffen (Kap. 5, 6, 8, 9, 10 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.7 soweit durchführbar, eine Erprobung der Abschaltung ESD-geschützter Maschinenräume im laufenden Betrieb (Kap. 5 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.8 eine Bestätigung dafür, dass sich Pumpen und Kompressoren im Falle einer Notabschaltung des Systems ausschalten (Kap. 6, 10 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.9 eine Untersuchung des Lüftungssystems, einschließlich tragbarer Lüftungsgeräte, soweit vorhanden, bei Räumen, die Brennstofflager-, Brennstoffbunker- und Brennstoffversorgungseinheiten, -komponenten oder ihre zugehörigen Systeme enthalten, einschließlich Luftschleusen, Pumpenräume, Kompressorräume, Brennstoff-Aufbereitungsräume, Brennstoff-Ventilräume, Kontrollräume und Räume, die Gasverbrennungsanlagen enthalten (Kap.12 und 13 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.10 soweit praktisch durchführbar, eine Erprobung der Alarme, wie zum Beispiel der Alarme für den Differenzdruck und den Druckverlust (Kap. 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.11 eine Untersuchung der tragbaren und fest eingebauten Auffangwannen und der Isolierung (Kap. 5 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.12 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen einschließlich der Erdungseinrichtungen und Schott-/Deckdurchführungen einschließlich Zugangsöffnungen in gefährdeten Bereichen (Kap. 5, 12 und 14 IGF-Code);

- (PR) 5.2.3.13 eine Untersuchung des Zustands und der Anordnung der Brennstofflager-, Brennstoffbunker- und Brennstoffversorgungssysteme, einschließlich einer Untersuchung des Außenzustands des Lagertanks (einschließlich der zweiten Barriere, sofern vorhanden) und der Überdruckventile, sofern zugänglich, eine Überprüfung des zufriedenstellenden Funktionierens des Tanküberwachungssystems und eine Untersuchung und Erprobung der eingebauten Bilgenwasser-Alarmvorrichtungen sowie der Lenzvorrichtungen (Kap. 6, 8 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.14 eine Erprobung des fernbedienten und des Schließens vor Ort des eingebauten Haupttankventils (Kap. 6 und 10 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.15 eine Untersuchung der Bunkerstationen und des Brennstoffbunkersystems einschließlich der Funktionsfähigkeit der Brennstoffbunkerkontroll-, -überwachungs- und -abschaltsysteme (Kap. 8 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.16 eine Untersuchung der Schiff-Land-Verbindung oder einer gleichwertigen Einrichtung für eine selbsttätige oder manuelle Kommunikation mit der Bunkerbezugsquelle zur Notabschaltung (ESD) (Absatz.8.5.7 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.17 eine Untersuchung des Brennstoffversorgungssystems einschließlich der Systeme zur Steuerung des Brennstoffversorgungssystems, zur Brennstoffversorgungsüberwachung und zur Abschaltung der Brennstoffversorgung (Kap. 9 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.18 eine Erprobung des fernbedienten und des Schließens vor Ort des Hauptbrennstoffventils jeder Maschinenabteilung (Kap. 5, 9 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.19 eine Erprobung der Gasspürgeräte, Temperatursensoren, Drucksensoren, Füllstandsanzeiger und sonstigen Ausrüstung, die dem Brennstoffsicherheitssystem Daten liefern, einschließlich der ordnungsgemäßen Reaktion des Brennstoffsicherheitssystems bei Fehlerzuständen (Kap. 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.20 eine Untersuchung der Tanks und aller zugehörigen Rohrleitungen für die Brennstofflagerung, das Bunkern von Brennstoffen und die Brennstoffversorgung, wie das Be- und Entlüften, Verdichten, Rückverflüssigen/Kühlen, Verflüssigen, Erhitzen, Lagern, Verfeuern oder der anderweitige Umgang mit Brennstoffen und Flüssigstickstoffanlagen und gegebenenfalls die Anordnung der Entfernung der Isolierung der Rohrleitungen und des Öffnens zur Untersuchungszwecken und zur Durchführung einer hydrostatischen Prüfung von mutmaßlich defekten Rohrleitungen sowie eine Dichtheitsprüfung des gesamten Leitungssystems nach dem Wiederausammenbau (Kap. 5, 6, 7, 8, 9 und 10 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.21 eine Untersuchung der Absperrventile für den Notfall, der Rückschlagventile, der Absperr- und Entlüftungsventile, der Hauptgasbrennstoffventile, der fernbedienbaren Ventile, der Absperrventile für die Sicherheitsventile in den Rohrleitungssystemen für die Brennstofflagerung, das Brennstoffbunkern und die Brennstoffversorgung, wobei zufällig ausgewählte Ventile zur Untersuchung geöffnet werden (Kap. 5, 6, 7, 9, 15 und 16 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.22 eine Untersuchung der an die Brennstofflagertanks und die mit diesen verbundenen Rohrleitungen und das Be- und Entlüftungssystem angeschlossenen Sicherheitsventile (Kap. 6 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.23 eine Untersuchung und Erprobung der Sicherheitsventile von Brennstoffversorgungs-/Bunkerleitungen einschließlich des Öffnens von Ventilen zur Untersuchung des Innenzustands und zur Erprobung; die zur Untersuchung des Innenzustands und zur Erprobung zu öffnenden Ventile sollen alle Sicherheitsventile umfassen, bei denen in den letzten 5 Jahren keine Untersu-

- chung des Innenzustands und keine Erprobung erfolgte sowie eine zufällige Auswahl von Sicherheitsventilen, bei denen in den letzten 5 Jahren eine Untersuchung des Innenzustands und eine Erprobung erfolgte, soweit zufriedenstellende Aufzeichnungen über die Überholung und Erprobung dieser Sicherheitsventile verfügbar sind (Kap. 6 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.24 eine Untersuchung der Sicherheits-/Unterdrucksicherheitsventile oder der Einrichtungen für Zwischenbarrierenräume und Laderäume, wobei die Ventile gegebenenfalls zu öffnen, untersuchen, erproben und neu einzustellen sind (Kap. 6 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.25 eine Untersuchung des Innenzustands der Brennstofflagertanks nach Maßgabe eines genehmigten Besichtigungsplans (Kap. 6 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.26 eine Untersuchung und Erprobung der Leckageschutzeinrichtung und der Wassersprühsysteme bei ortsbeweglichen Tanks für verflüssigten Gasbrennstoff, wenn diese auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 6.5.2 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.27 eine Untersuchung und Erprobung der thermischen Oxidationssysteme, soweit vorhanden (Absatz 6.9.4 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.28 eine Untersuchung und zerstörungsfreie Prüfung der Tieftemperaturstahlabschirmungen an der Bunkerstation, soweit vorhanden (Absatz 8.3.1.6 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.29 eine Untersuchung der Brennstoffpumpen, Kompressoren, Prozessdruckbehälter, Inertgaserzeuger, Wärmetauscher und der sonstigen beim Umgang mit Brennstoff verwendeten Komponenten (Kap. 5, 6, 8, 9, 10 und 15 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.30 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen, einschließlich des physischen Zustands von Stromkabeln und Auflagen, der Explosionsschutz-, Eigensicherheits- oder der verbesserten Sicherheitsmerkmale elektrischer Anlagen, einschließlich Funktionsprüfungen unter Druck stehender elektrischer Anlagen und der zugehörigen Alarmgeber, eine Erprobung elektrischer Anlagen zum spannungsfrei machen, die nicht für die Verwendung in gefährdeten Bereichen zertifiziert sind, und eine Isolationswiderstandsprüfung von Stromkreisen, die durch eine gefährdete Zone führen (Kap. 12 und 14 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.31 eine Untersuchung und Erprobung der Gasspürgeräte, Temperatursensoren, Durcksensoren, Füllstandsanzeiger und sonstigen Ausrüstung, die dem Brennstoffsicherheitssystem Daten liefern, einschließlich Überprüfung der Reaktion im Falle von Fehlerzuständen, sowie die Kalibrierung des Drucks, der Temperatur und der Füllstandsanzeige nach Maßgabe der Anforderungen des Herstellers (Kap. 15 IGF-Code);⁵⁴
- (PR) 5.2.3.32 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.33 eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Feuerlöschpumpe und ihres Arbeitsdrucks im Verhältnis zu dem Wassersprühsystem, soweit dieses Teil des Feuerlöschleitungssystems ist (Absatz 11.4.1 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.34 eine Untersuchung der Absperrventile der Feuerlöschleitung, falls der beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck angeordnet sind (Absatz 11.4.2 IGF-Code);

⁵⁴ Soweit zutreffend, wird auf die Einheitlichen Auslegungen des IGF-Codes (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1591) verwiesen.

-
- (PR) 5.2.3.35 eine Untersuchung der Wassersprühanlage für den beziehungsweise die Brennstofflagertanks auf dem freien Deck, einschließlich Fernbedienung (Abschnitt 11.5 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.36 eine Untersuchung des fest eingebauten Pulver-Feuerlöschsystems für den Bereich der Bunkerstation (Absatz 11.6.1 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.37 eine Untersuchung des tragbaren Pulverlöschers (Absatz 11.6.2 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.38 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystems (Abschnitte 11.7, 15.9 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.39 eine Prüfung der Aufzeichnungen über Ausbildung und Übungen für den Notfall (Kap. 17 IGF-Code);
- (PR) 5.2.3.40 eine Prüfung der Aufzeichnungen über die Bunkerungsvorprüfungen nach Maßgabe der Bunkerungs-Sicherheitscheckliste (Kap. 18 IGF-Code).
- (PR) 5.2.4 In Bezug auf den Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (PR) 5.2.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe und des zugehörigen Ausrüstungsverzeichnisses (Muster P).

Anlage 2

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Freibord-Übereinkommens von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988

- (L) **1** **Leitlinien für die Besichtigung** für das Internationale Freibordzeugnis oder das Internationale Freibord-Ausnahmezeugnis
- (LI) **1.1** **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (LI) 1.1.1 In Bezug auf den Freibord soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (LI) 1.1.1.1 eine Untersuchung der baulichen Festigkeit bei Tiefgang, der dem erteilten Freibord entspricht (Regel 1 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.1.2 eine Untersuchung der Intaktstabilitäts- und gegebenenfalls der Leckstabilitätsunterlagen sowie der Unterlagen zu Ladung und Ballast, die dem Kapitän vorzulegen sind, sowie der Angaben zu Krängungsversuchen, falls keine diesbezügliche Befreiung durch die Verwaltung vorliegt (Regeln 1 und 10 Freibord-Übereinkommen 66/88/08; Kap. 1, 2 und 3 IS-Code);
- (LI) 1.1.1.3 eine Bestimmung des Freibords, einschließlich der Festlegung und Berücksichtigung der Bedingungen für die Erteilung des Freibords (Regeln 11 bis 45 Freibord-Übereinkommen 66/88/03).
- (LI) 1.1.2 In Bezug auf den Freibord soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (LI) 1.1.2.1 eine Prüfung, ob das Schiff in Bezug auf seine Festigkeit nach Maßgabe der genehmigten Pläne gebaut wurde (Regel 1 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.2 eine Bestätigung dafür, dass der Decksstrich und die Freibordmarke korrekt platziert sind (Regeln 4 bis 9 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.3 eine Beaufsichtigung des Krängungsversuchs oder der Leergewichtsuntersuchung (Regel 10 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.4 eine Untersuchung der Endschotten der Aufbauten und der darin befindlichen Öffnungen (Regeln 11 und 12 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.5 eine Untersuchung der Vorrichtungen zur wetterdichten Sicherung von Lade- und sonstigen Luken und der sonstigen Öffnungen auf den Freibord- und Aufbaudecks (Regeln 13 bis 18 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.6 eine Untersuchung der Lüfter und Luftröhre einschließlich ihrer Säulen und Verschlüsse (Regeln 19 und 20 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.7 eine Untersuchung der Wasserdichtigkeit der Verschlüsse von Öffnungen in der Bordwand des Schiffes unterhalb des Freiborddecks (Regel 21 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LI) 1.1.2.8 eine Untersuchung der Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen (Regel 22 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.9 eine Untersuchung der Abfallschütten (Regel 22-1 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.10 eine Untersuchung der Kettenrohre und Kettenkästen (Regel 22-2 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.11 eine Untersuchung der Bullaugen und Seeschlagblenden (Regel 23 Freibord-Übereinkommen 66/88);

- (LI) 1.1.2.12 eine Untersuchung der Schanzkleider einschließlich des Vorhandenseins von Wasserpforten unter besonderer Berücksichtigung der mit Klappen versehenen Wasserpforten (Regeln 24 und 25 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.13 eine Untersuchung der Schutzgeländer, Laufbrücken, Laufstege und sonstigen Vorrichtungen zum Schutz der Besatzung und zum sicheren Verkehr der Besatzung (Regeln 25 und 25-1 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.14 eine Untersuchung der besonderen Vorschriften für Schiffe, die eine Genehmigung haben, mit Freiborden des Typs „A“ oder „B-minus“ zu fahren (Regeln 26 und 27 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LI) 1.1.2.15 gegebenenfalls eine Prüfung der Einrichtungen und Vorkehrungen für Holzdecklasten (Regeln 42 bis 45 Freibord-Übereinkommen 66/88).
- (LI) 1.1.3 In Bezug auf den Freibord soll die Überprüfung, ob sich die Zeugnisse usw. an Bord des Schiffes befinden, Folgendes umfassen:
- (LI) 1.1.3.1 eine Prüfung, ob die Unterlagen zu Ladung und Ballast dem Kapitän zur Verfügung gestellt wurden (Regel 10 Freibord-Übereinkommen 66/88).
- (LI) 1.1.4 In Bezug auf den Freibord soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (LI) 1.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses.
- (LA) **1.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (LA) 1.2.1 In Bezug auf den Freibord soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (LA) 1.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (LA) 1.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (LA) 1.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (LA) 1.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (LA) 1.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (LA) 1.2.1.6 eine Prüfung des Klassifikationszeugnisses, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (LA) 1.2.1.7 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (LA) 1.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (LA) 1.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;

A.1140(31)

- (LA) 1.2.1.10 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (LA) 1.2.1.11 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (LA) 1.2.1.12 gegebenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (LA) 1.2.1.13 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁵⁵
- (LA) 1.2.1.14 gegebenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (LA) 1.2.1.15 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (LA) 1.2.1.16 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (LA) 1.2.1.17 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (LA) 1.2.1.18 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (LA) 1.2.1.19 eine Prüfung, ob die Stabilitätsunterlagen und gegebenenfalls die Unterlagen zu Ladung und Ballast vorhanden sind (Regel 1 und 10 Freibord-Übereinkommen 66/88/08; Kap. 1, 2 und 3 IS-Code);
- (LA) 1.2.1.20 gegebenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (LA) 1.2.2 In Bezug auf den Freibord soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (LA) 1.2.2.1 eine allgemeine Prüfung im Hinblick darauf, dass sich die Festigkeit des Schiffskörpers nicht verschlechtert hat (Regel 1 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.2 eine Prüfung der Platzierung des Decksstrichs und der Lademarke, deren Markierungen und Farbe im Bedarfsfall zu erneuern sind (Regeln 4 bis 9 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.3 eine Prüfung, dass am Schiffskörper oder an den Aufbauten keine Änderungen vorgenommen wurden, welche die Berechnungen zur Bestimmung der Lage der Lademarken beeinflussen könnten (Regeln 11 bis 45 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.4 eine Untersuchung der Endschotten der Aufbauten und der darin befindlichen Öffnungen (Regeln 11 und 12 Freibord-Übereinkommen 66/88);

⁵⁵ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (LA) 1.2.2.5 eine Untersuchung der Vorrichtungen zur wetterdichten Sicherung von Lade- und sonstigen Luken und der sonstigen Öffnungen auf den Freibord- und Aufbaudecks (Regeln 13 bis 18 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.6 eine Untersuchung der Lüfter und Luftrohre einschließlich ihrer Säulen und Verschlüsse (Regeln 19 und 20 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.7 eine Untersuchung der Wasserdichtigkeit der Verschlüsse von Öffnungen in der Bordwand des Schiffes unterhalb des Freiborddecks (Regel 21 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.8 eine Untersuchung der Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen (Regel 22 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.9 eine Untersuchung der Abfallschütten (Regel 22-1 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LA) 1.2.2.10 eine Untersuchung der Vorkehrungen, mit denen das Eindringen von Wasser durch die Kettenrohre und Kettenkästen auf ein Mindestmaß beschränkt wird (Regel 22-2 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LA) 1.2.2.11 eine Untersuchung der Bullaugen und Seeschlagblenden (Regel 23 Freibord-Übereinkommen 66/88);
- (LA) 1.2.2.12 eine Untersuchung der Schanzkleider einschließlich des Vorhandenseins von Wasserpforten unter besonderer Berücksichtigung der mit Klappen versehenen Wasserpforten (Regeln 24 und 25 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LA) 1.2.2.13 eine Untersuchung der Schutzgeländer, Laufbrücken, Laufstege und sonstigen Vorrichtungen zum Schutz der Besatzung und zum sicheren Verkehr der Besatzung (Regeln 25 und 25-1 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LA) 1.2.2.14 eine Untersuchung der besonderen Vorschriften für Schiffe, die eine Genehmigung haben, mit Freiborden des Typs „A“ oder „B-minus“ zu fahren (Regeln 26 und 27 Freibord-Übereinkommen 66/88/03);
- (LA) 1.2.2.15 gegebenenfalls eine Prüfung der Einrichtungen und Vorkehrungen für Holzdecklasten (Regeln 42 bis 45 Freibord-Übereinkommen 66/88).
- (LA) 1.2.3 In Bezug auf den Freibord soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (LA) 1.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (LA) 1.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (LR) **1.3 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (LR) 1.3.1 In Bezug auf den Freibord soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (LR) 1.3.1.1 die Bestimmungen von (LA) 1.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses.
- (LR) 1.3.2 In Bezug auf den Freibord soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (LR) 1.3.2.1 die Bestimmungen von (LA) 1.2.2;

A.1140(31)

- (LR) 1.3.2.2 eine Untersuchung des Schiffskörpers, um sicherzustellen, dass dessen Festigkeit für den Tiefgang ausreicht, der dem erteilten Freibord entspricht (Regel 1 Freibord-Übereinkommen 66/88).
- (LR) 1.3.3 In Bezug auf den Freibord soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
 - (LR) 1.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses.

Anlage 3

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens

- (O) **1** **Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung**
- (OI) **1.1** **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (OI) 1.1.1 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (OI) 1.1.1.1 eine Untersuchung der Vorkehrungen zur Kontrolle des Einleitens von Öl sowie eine Untersuchung der Pläne und Ausführungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl, der Öl-Wasser-Separatoranlage und der Ölfilteranlage und eine Bestätigung dafür, dass die Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung nach Maßgabe der entsprechenden Entschließung baumusterzugelassen wurde (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.1.2 eine Untersuchung der Vorkehrungen für den Betrieb in Sondergebieten (Regel 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.1.3 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Trennung von Öl und Wasserballast und des Verbots der Beförderung von Öl in den Vorpiektanks oder den vor dem Kollisionsschott gelegenen Räumen (Regel 16 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.1.4 eine Untersuchung des Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) und der genormten Abflussvorrichtungen (Regeln 12 und 13 Anlage I MARPOL 90/04/15 sowie gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.4 Polar Code);
- (OI) 1.1.1.5 eine Untersuchung der Vorkehrungen zum Schutz von Brennstofftanks (Regel 12A Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.1 Polar Code);
- (OI) 1.1.1.6 eine Bestätigung dafür, dass die Vorschriften in Bezug auf das Fassungsvermögen und den Schutz von Brennstofftanks eingehalten werden (Regel 12A Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.1 Polar Code);
- (OI) 1.1.1.7 eine Untersuchung des bordeigenen Notfallplans für Ölverschmutzungen oder, im Falle eines Chemikalien- bzw. Produktentankschiffes, des bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen (Regel 37 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.1.4 Polar Code).
- (OI) 1.1.2 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (OI) 1.1.2.1 eine Untersuchung des Handbuchs der Ausrüstung zur Überwachung des Einleitens von Öl sowie der Vorkehrungen zur Kontrolle des Einleitens von Öl und zum Zurückhalten von Öl an Bord; eine Überprüfung, ob die Ausrüstung zur Überwachung des Einleitens von Öl nach Maßgabe der entsprechenden Entschließung baumusterzugelassen wurde (Regeln 29, 31 und 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.2.2 eine Untersuchung der Vorkehrungen für den Betrieb in Sondergebieten (Regel 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.2.3 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Tanks für getrennten Ballast, eine Prüfung ihres Fassungsvermögens und eine Feststellung, ob die Be-

- dingungen hinsichtlich Tiefgang und Trimm eingehalten werden (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.4 eine Untersuchung der Vorkehrungen für das Tankwaschen mit Rohöl, einschließlich der Schattendiagramme und des Betriebs- und Ausrüstungshandbuchs, mit einer Prüfung, ob ein Inertgassystem einzubauen ist (Regel 33 und 35 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.5 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Verhütung der Ölverschmutzung im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Strandung (Regeln 19 bis 22 Anlage I MARPOL 90/04/14 sowie gegebenenfalls Teil II-A/ Absätze 1.2.2 und 1.2.3 Polar Code);
- (OI) 1.1.2.6 eine Untersuchung der schutzbietenden Anordnung der Tanks für getrennten Ballast und der Vorkehrungen zur Verringerung der Ölverschmutzung infolge von Beschädigungen der Schiffsseiten und des Schiffsbodens auf ein Mindestmaß (Regeln 18 und 24 bis 26 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen für die Wartung und Besichtigung der Seiten- und Doppelbodentanks oder -räume getroffen wurden (Regel 19 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OI) 1.1.2.8 eine Untersuchung der Vorkehrungen für den Schutz des Ladepumpenraumbodens (Doppelboden, sofern erforderlich) (Regel 22 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.9 eine Untersuchung der Pump-, Leitungs- und Einleiteinrichtungen (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.10 eine Untersuchung der Anordnungen des Messgeräts zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser (Regel 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.11 bei Öltankschiffen von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden sind, eine Untersuchung der Intakstabilität (Regel 27 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.12 bei Öltankschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr, die nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert worden sind, eine Untersuchung der Unterteilung und Leckstabilität (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.13 gegebenenfalls eine Untersuchung der unfallbedingten Ölausflussmerkmale (Regel 23 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.2.14 gegebenenfalls eine Untersuchung des Stabilitätsrechners (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OI) 1.1.2.15 eine Untersuchung der alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners (Regel 3 Anlage I MARPOL 90/04/14).
- (OI) 1.1.3 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (OI) 1.1.3.1 gegebenenfalls eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens der Ölfilteranlage und, sofern zutreffend, des Funktionierens der Einrichtung zum selbsttätigen Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen sowie des zufriedenstellenden Funktionierens der Alarm- oder sonstigen Einrichtungen (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.3.2 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Ölgehaltsmessgerät und das dazugehörige Aufzeichnungsgerät betriebsbereit sind und es eine ausreichende Versorgung mit Verbrauchsstoffen für das Aufzeichnungsgerät an Bord gibt (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);

- (OI) 1.1.3.3 eine Erprobung der Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung, sofern eingebaut, die für das Einleiten innerhalb von Sondergebieten vorgeschrieben ist (Regel 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.3.4 eine Bestätigung der Trennung der Brennstoff- und Wasserballastsysteme und eine Bestätigung dafür, dass kein Öl in Vorpiektanks befördert wird (Regel 16 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.3.5 eine Bestätigung dafür, dass der Tank für Ölrückstände (Ölschlamm) und die dazugehörigen Abflussvorrichtungen zufriedenstellend sind und, wenn die Größe des Schlamm tanks auf Grundlage solcher Anlagen genehmigt wurde, eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens von Homogenisatoren, Verbrennungsanlagen für Ölschlamm oder sonstigen anerkannten Vorrichtungen zur Behandlung von Ölschlamm (Regel 12 Anlage I MARPOL 90/04/15 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.4 Polar Code);
- (OI) 1.1.3.6 eine Bestätigung des Vorhandenseins eines genormten Abflussanschlusses (Regel 13 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.3.7 eine Bestätigung der Vorkehrungen zum Schutz von Brennstofftanks (Regel 12A Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.1 Polar Code).
- (OI) 1.1.4 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung betreffend die zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (OI) 1.1.4.1 eine Bestätigung dafür, dass die Sloptank-Einrichtungen oder Ladetank-Einrichtungen, die zum Sloptank bestimmt wurden, sowie die entsprechenden Leitungssysteme zufriedenstellend sind (Regeln 29 und 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.4.2 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl, einschließlich der akustischen oder visuellen Alarmvorrichtungen, der Einrichtungen zum selbsttätigen oder handbetätigten Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen, der Anlassverblockung, der Genauigkeit des Durchflussmessers und der Vorschriften der anwendbaren Entschließung in Bezug auf die Einbau besichtigung⁵⁶ (Regeln 31 und 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.4.3 eine Bestätigung dafür, dass das Ölgehaltsmessgerät und das dazugehörige Aufzeichnungsgerät betriebsbereit sind und es eine ausreichende Versorgung mit Verbrauchsstoffen für das Aufzeichnungsgerät an Bord gibt (Regeln 31 und 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.4.4 eine Bestätigung dafür, dass sich die Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser an Bord befinden und betriebsbereit sind (Regel 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.5 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnungen der Pumpen, Rohrleitungen und Ventile den Vorschriften für Systeme für getrennten Ballast entsprechen und es keine Querverbindungen zwischen der Ladung und den Systemen für getrennten Ballast gibt (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.6 wenn ein bewegliches Zwischenstück für das Notfall-Einleiten von getrenntem Ballast durch Verbinden des Systems für getrennten Ballast mit einer

⁵⁶ Es wird je nach Fall auf die Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entschließung A.586(14)), in der jeweils geltenden Fassung, oder die Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entschließung MEPC.108(49)), in der jeweils geltenden Fassung, verwiesen.

- Ladepumpe vorhanden ist, eine Bestätigung dafür, dass Rückschlagventile an den Anschlüssen für getrennten Ballast eingebaut sind und dass das Zwischenstück an einer gut sichtbaren Stelle im Pumpenraum angebracht ist und ein dauerhaft angebrachter Hinweis auf die Nutzungseinschränkung hinweist (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.7 eine Erprobung der Ballastrohrleitungen, die durch Ladetanks führen, und der Ladungsrohrleitungen, die durch Ballasttanks führen, um sicherzustellen, dass es keine gegenseitige Verunreinigung gibt (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.8 eine Bestätigung dafür, dass das System für das Tankwaschen mit Rohöl nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurde (Regeln 18 und 33 Anlage I MARPOL 90/04), insbesondere:
- (OI) 1.1.4.8.1 eine Untersuchung der Rohrleitungen, Pumpen, Ventile und auf Deck angebrachten Maschinen für das Tankwaschen mit Rohöl auf Anzeichen von Lecks und zur Prüfung, ob alle Befestigungsvorrichtungen für Rohrleitungen für das Waschen mit Rohöl intakt und sicher sind;
- (OI) 1.1.4.8.2 eine Durchführung einer Druckprobe des Systems für das Tankwaschen mit Rohöl mit dem anderthalbfachen Betriebsdruck;
- (OI) 1.1.4.8.3 eine Bestätigung dafür, dass in Fällen, wo die Antriebseinheiten nicht Bestandteil der Tankwaschmaschinen selbst sind, Antriebseinheiten in solcher Anzahl an Bord zur Verfügung stehen wie im Handbuch angegeben;
- (OI) 1.1.4.8.4 eine Prüfung, ob dampfbeheizte Vorwärmer für das Waschen mit Wasser, sofern eingebaut, während des Waschens mit Rohöl durch doppelte Absperrarmaturen oder durch deutlich in ihrer Funktion erkennbare Wechselflansche wirksam getrennt werden können;
- (OI) 1.1.4.8.5 eine Prüfung, ob die vorgeschriebene Nachrichtenübermittlung zwischen dem Wachgänger an Deck und dem Ladekontrollraum betriebsbereit ist;
- (OI) 1.1.4.8.6 eine Bestätigung dafür, dass eine Überdrucksicherung (oder eine andere genehmigte Vorrichtung) an den Zuleitungen für das System für das Tankwaschen mit Rohöl eingebaut ist;
- (OI) 1.1.4.8.7 eine Überprüfung, ob die flexiblen Schläuche für die Zuleitung von Öl zu den Waschmaschinen auf Tank-Massengutschiffen von einem genehmigten Typ sind, ordnungsgemäß gelagert werden und sich in einem guten Zustand befinden;
- (OI) 1.1.4.9 eine Überprüfung der Wirksamkeit des Systems für das Tankwaschen mit Rohöl (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04), insbesondere:
- (OI) 1.1.4.9.1 eine Prüfung, ob die Maschinen für das Waschen mit Rohöl betriebsbereit sind, und eine Begutachtung des ordnungsgemäßen Funktionierens der Waschmaschinen anhand der Bewegungsanzeigergeräte und/oder der Überprüfung des charakteristischen Arbeitsgeräusches der Maschine oder anderer zugelassener Methoden;
- (OI) 1.1.4.9.2 eine Prüfung der Wirksamkeit des Restlenzsystems in entsprechenden Ladetanks durch Begutachtung der Überwachungsgeräte und durch Peilen von Hand oder andere zugelassene Vorrichtungen;
- (OI) 1.1.4.9.3 eine Überprüfung durch eine Untersuchung des Tankinnenraums nach dem Waschen mit Rohöl in Hinblick darauf, ob der Einbau und die im Betriebs- und Ausrüstungshandbuch angegebenen betrieblichen Verfahren zufriedenstellend sind;

-
- (OI) 1.1.4.10 eine Bestätigung dafür, dass bei Vorhandensein eines Systems für das Tankwaschen mit Rohöl ein Inertgassystem eingebaut wurde und nach Maßgabe der Vorschriften von SOLAS 74/88/2000 erprobt wurde (siehe (EI) 1.1.5.2 in Anlage 1);
- (OI) 1.1.4.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen für die Verhütung der Ölverschmutzung im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Strandung den genehmigten Plänen entsprechen (Regeln 19 bis 22 Anlage I MARPOL 90/04/14 sowie gegebenenfalls Teil II-A/Absätze 1.2.2 und 1.2.3 Polar Code);
- (OI) 1.1.4.12 eine Bestätigung dafür, dass die Rohrleitungssysteme für das Einleiten von schmutzigem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser zufriedenstellend sind (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.13 eine Bestätigung dafür, dass die Stellen für die Beobachtung und Überwachung des Einleitens zur Sichtkontrolle des Einleitens von ölverseuchtem Wasser, einschließlich der Erprobung des Kommunikationssystems zwischen den beiden Stellen, zufriedenstellend sind (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.14 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen zur Entleerung von Ladepumpen und Ladeleitungen, einschließlich des Vorhandenseins einer Restleerzeineinrichtung und der Anschlüsse für das Pumpen in einen Ladetank oder Slop-tank oder an Land, zufriedenstellend sind (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.15 eine Bestätigung dafür, dass gegebenenfalls im Umpumpsystem und Laderohrleitungssystem eingebaute Absperrvorrichtungen zufriedenstellend sind (Regeln 23 und 26 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.16 eine Bestätigung dafür, dass die Unterteilungs- und Stabilitätsvorkehrungen, welche neben der Bestimmung (OI) 1.1.4.15 der Verhinderung eines fortschreitenden Flutens dienen, zufriedenstellend sind (Regeln 23 und 26 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.4.17 eine Bestätigung der Vorkehrungen für den Schutz des Ladepumpenraumbodens (Doppelboden, sofern erforderlich) (Regel 22 Anlage I MARPOL 90/04).
- (OI) 1.1.5 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung, ob sich die Unterlagen an Bord von Frachtschiffen befinden, Folgendes umfassen:
- (OI) 1.1.5.1 eine Bestätigung dafür, dass die Baumusterzulassungszeugnisse für die Ölfilteranlage und die Ölgehaltsmessgeräte vorhanden sind (Regel 14 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OI) 1.1.5.2 eine Bestätigung dafür, dass das Öltagebuch (Teil I) vorgelegt wurde (Regel 17 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.5.3 eine Bestätigung dafür, dass der bordeigene Notfallplan für Ölverschmutzungen oder, im Falle eines Chemikalien- bzw. Produktentankschiffes, der bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen vorgelegt wurde (Regel 37 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 1.1 Polar Code);
- (OI) 1.1.5.4 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Betriebs- und Wartungshandbücher für die 15-ppm-Bilgenwasser-Separatoranlage und die 15-ppm-Bilgenwasser-Alarmvorrichtung vorhanden sind.
- (OI) 1.1.6 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung, ob sich die Unterlagen an Bord von Öltankschiffen befinden, zusätzlich Folgendes umfassen:
-

A.1140(31)

- (OI) 1.1.6.1 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein von der Verwaltung genehmigter Plan für Umpumpvorgänge vorgelegt wurde (Regel 41 Anlage I MARPOL);
- (OI) 1.1.6.2 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl vorgelegt wurde (Regel 35 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.3 eine Bestätigung dafür, dass ein Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl sowie sonstige gemäß der anwendbaren Entschließung erforderliche Unterlagen vorgelegt wurden⁵⁷ (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.4 eine Bestätigung dafür, dass die Baumusterzulassungszeugnisse für Ölgehaltsmessgeräte, das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und die Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser verfügbar sind (Regeln 31 und 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.5 eine Bestätigung dafür, dass das Öltagebuch (Teil II) vorgelegt wurde (Regel 36 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.6 eine Bestätigung dafür, dass die Informationen und Daten bezüglich der Unterteilung und Leckstabilität vorgelegt wurden (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.7 eine Bestätigung dafür, dass der bordeigene Notfallplan für Ölverschmutzungen oder, im Falle eines Chemikalien- bzw. Produktentankschiffes, der bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen vorgelegt wurde (Regel 37 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenfalls Teil II-A/Kapitel 1.1 Polar Code);
- (OI) 1.1.6.8 bei Öltankschiffen von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden sind, eine Bestätigung dafür, dass die Intaktstabilität genehmigt wurde (Regel 27 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.9 bei Öltankschiffen von 5 000 oder mehr Tonnen Tragfähigkeit eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen getroffen wurden, um einen sofortigen Zugang zu landgestützten Computer-Berechnungsprogrammen für die Stabilität im Leckfall und die bauliche Restfestigkeit zu gewähren (Regel 37.4 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OI) 1.1.6.10 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass der Stabilitätsrechner zugelassen ist und zufriedenstellend funktioniert (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OI) 1.1.6.11 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Formblatt B zum IOPP-Zeugnis eingetragen wurden und wirksam angewendet werden (Regel 3 Anlage I MARPOL 90/04/14).
- (OI) 1.1.7 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:

⁵⁷ Es wird je nach Fall auf die Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entschließung A.586(14)), in der jeweils geltenden Fassung, oder die Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entschließung MEPC.108(49)), in der jeweils geltenden Fassung, verwiesen.

- (OI) 1.1.7.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung.
- (OA) **1.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (OA) 1.2.1 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (OA) 1.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (OA) 1.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (OA) 1.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (OA) 1.2.1.4 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (OA) 1.2.1.5 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (OA) 1.2.1.6 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (OA) 1.2.1.7 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (OA) 1.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (OA) 1.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (OA) 1.2.1.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (OA) 1.2.1.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁵⁸
- (OA) 1.2.1.12 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (OA) 1.2.1.13 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (OA) 1.2.1.14 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;

⁵⁸ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

A.1140(31)

- (OA) 1.2.1.15 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (OA) 1.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (OA) 1.2.1.17 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (OA) 1.2.1.18 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (OA) 1.2.1.19 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (OA) 1.2.1.20 eine Prüfung der Zeugnisse für die Typgenehmigung der Ölfilteranlage (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OA) 1.2.1.21 gegebenenfalls eine Prüfung, ob die Betriebs- und Wartungshandbücher für die 15-ppm-Bilgenwasser-Separatoranlage und die 15-ppm-Bilgenwasser-Alarmvorrichtung an Bord verfügbar sind;
- (OA) 1.2.1.22 gegebenenfalls eine Überprüfung, ob die 15-ppm-Bilgenwasser-Alarmvorrichtung durch den Hersteller oder eine vom Hersteller ermächtigte Person kalibriert wurde und ein gültiges Kalibrierungszeugnis an Bord verfügbar ist;⁵⁹
- (OA) 1.2.1.23 eine Prüfung, ob die entsprechenden Einträge in Teil I des Öltagebuchs vorgenommen wurden (Regel 17 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 1.1 Polar Code);
- (OA) 1.2.1.24 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001);
- (OA) 1.2.1.25 eine Bestätigung dafür, dass sich der Notfallplan für Ölverschmutzungen oder, im Falle eines Chemikalien- bzw. Produktentankschiffes, der bord-eigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen an Bord befindet (Regel 37 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 1.1 Polar Code).
- (OA) 1.2.2 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen für Öltankschiffe zusätzlich Folgendes umfassen:
- (OA) 1.2.2.1 eine Bestätigung dafür, dass sich, je nach Fall, das genehmigte Betriebs-handbuch für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks und/oder das genehmigte Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für die Systeme für das Tankwaschen mit Rohöl an Bord befinden (Regel 18 und 35 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.2.2 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich eine Erklärung über die Einhaltung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) sowie der CAS-Schlussbericht⁶⁰ an Bord befinden (Regeln 20.6, 20.7 und 21.6 Anlage I MARPOL 90/04/14);

⁵⁹ Gilt für Einbauten, die der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Maschinenraumbilgen von Schiffen (Entschießung MEPC.107(49)), in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen.

⁶⁰ Es wird auf das Zustandsbewertungsschema (Entschießung MEPC.94(46)), in der jeweils geltenden Fassung, verwiesen.

- (OA) 1.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass sich das Betriebs- und Wartungshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl an Bord befindet (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.2.4 eine Bestätigung dafür, dass ein gültiges Kalibrierungszeugnis für die Ausrüstung zur Überwachung des Einleitens von Öl an Bord verfügbar ist;⁶¹
- (OA) 1.2.2.5 eine Prüfung, ob die entsprechenden Einträge in Teil II des Öltagebuchs vorgenommen wurden (Regel 36 Anlage I MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 1.1 Polar Code);
- (OA) 1.2.2.6 bei Öltankschiffen von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die am oder nach dem 1. Februar 2002 abgeliefert worden sind, eine Bestätigung dafür, dass sich die Ladungsbedingungen und Intaktstabilitätsunterlagen in genehmigter Form an Bord befinden (Regel 27 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.2.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die Unterteilungs- und Leckstabilitätsunterlagen in genehmigter Form an Bord befinden (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OA) 1.2.2.8 eine Prüfung der Zeugnisse für die Typgenehmigung der Ausrüstung zur Verhütung der Ölverschmutzung, zum Beispiel der Ölgehaltsmessgeräte und der Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser, und eine Sichtung der Aufzeichnungen der verschiedenen Ausrüstungen zur Überwachung des Einleitens von Öl, falls zutreffend (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.2.9 eine Prüfung, ob dem Schiff der Weiterbetrieb gemäß der Außerdienststellungsregelung gestattet ist (Regel 20 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OA) 1.2.2.10 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass ein von der Verwaltung genehmigter Plan für Umpumpvorgänge vorgelegt wurde (Regel 41 Anlage I MARPOL);
- (OA) 1.2.2.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass der zugelassene Stabilitätsrechner an Bord verfügbar ist und zufriedenstellend funktioniert (Regel 28 Anlage I MARPOL 90/04/14);
- (OA) 1.2.2.12 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die im Formblatt B zum IOPP-Zeugnis eingetragenen alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität an Bord verfügbar sind und wirksam angewendet werden (Regel 3 Anlage I MARPOL 90/04/14).
- (OA) 1.2.3 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (OA) 1.2.3.1 eine Untersuchung des Außenzustands der Ölfilteranlage und eine Bestätigung, soweit praktisch durchführbar, des zufriedenstellenden Funktionierens, gegebenenfalls einschließlich einer Erprobung des Funktionierens der Einrichtung zum selbsttätigen Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen und der Alarmeinrichtung für die Ölfilteranlage (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OA) 1.2.3.2 eine Erprobung der Ölfilteranlage, die für das Einleiten innerhalb von Sondergebieten vorgeschrieben ist, sofern eingebaut (Regel 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);

⁶¹ Gilt für Einbauten, die der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (Entscheidung MEPC.108(49)), in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen.

- (OA) 1.2.3.3 eine Bestätigung der Trennung der Brennstoff- und Wasserballastsysteme und eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen die Beförderung von Öl in Vorpiektanks oder in den vor dem Kollisionsschott gelegenen Räumen verhindern (Regel 16 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.3.4 eine Prüfung, ob die Anordnung des Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) und die dazugehörigen Abflussvorrichtungen zufriedenstellend sind, und gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass Homogenisatoren, Verbrennungsanlagen für Ölschlamm oder sonstige anerkannte Vorrichtungen zur Behandlung von Ölschlamm zufriedenstellend sind (Regel 12 Anlage I MARPOL 90/04/15 und gegebenenfalls Teil II-A/Absatz 1.2.4 Polar Code);
- (OA) 1.2.3.5 eine Bestätigung dafür, dass ein genormter Abflussanschluss vorhanden ist (Regel 13 Anlage I MARPOL 90/04).
- (OA) 1.2.4 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die jährliche Besichtigung der zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe Folgendes umfassen:
- (OA) 1.2.4.1 eine Untersuchung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl und der dazugehörigen Ausrüstung (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04); insbesondere:
- (OA) 1.2.4.1.1 eine Untersuchung des Außenzustands des Systems und der Ausrüstung und gegebenenfalls eine Überprüfung, ob das Kontrollinstrument ordnungsgemäß versiegelt ist;
- (OA) 1.2.4.1.2 eine Bestätigung, soweit praktisch durchführbar, des zufriedenstellenden Funktionierens des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl, einschließlich des Ölgehaltsmessgeräts und gegebenenfalls der Einrichtungen zum selbsttätigen oder handbetätigten Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen und der Anlassverblockung;
- (OA) 1.2.4.1.3 eine Begutachtung, ob die Anzeigegeräte und Aufzeichnungsgeräte betriebsbereit sind, und eine Überprüfung, ob sich ausreichend Verbrauchsstoffe für die Aufzeichnungsgeräte an Bord befinden;
- (OA) 1.2.4.1.4 eine Erprobung, soweit praktisch durchführbar, der im Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl eingebauten akustischen oder visuellen Alarmvorrichtungen;
- (OA) 1.2.4.2 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, der Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser (Regel 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.3 eine Bestätigung dafür, dass keine Querverbindungen zwischen der Ladung und den Systemen für getrennten Ballast eingebaut wurden (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.4 wenn ein bewegliches Zwischenstück für das Notfall-Einleiten von getrenntem Ballast durch Verbinden des Systems für getrennten Ballast mit einer Ladepumpe vorhanden ist, eine Bestätigung dafür, dass Rückschlagventile an den Anschlüssen für getrennten Ballast eingebaut sind und dass das Zwischenstück an einer gut sichtbaren Stelle im Pumpenraum angebracht ist und ein dauerhaft angebrachter Hinweis auf die Nutzungseinschränkung hinweist (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.5 eine Bestätigung durch Sichtung dafür, dass es keine Verunreinigung mit Öl in den Tanks für getrennten Ballast gibt (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);

-
- (OA) 1.2.4.6 eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, dass sich die Einrichtung für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks weiterhin in einem zufriedenstellenden Zustand befindet (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.7 eine Bestätigung durch Sichtung dafür, dass es keine Verunreinigung mit Öl in den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks gibt (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.8 eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, dass sich das System für das Tankwaschen mit Rohöl weiterhin in einem zufriedenstellenden Zustand befindet (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04), insbesondere:
- (OA) 1.2.4.8.1 eine Untersuchung des Außenzustands der Rohrleitungen, Pumpen, Ventile und auf Deck angebrachten Maschinen für das Tankwaschen mit Rohöl auf Anzeichen von Lecks und eine Prüfung, ob alle Befestigungsvorrichtungen für Rohrleitungen für das Waschen mit Rohöl intakt und sicher sind;
- (OA) 1.2.4.8.2 eine Bestätigung dafür, dass in Fällen, wo die Antriebseinheiten nicht Bestandteil der Tankreinigungsmaschinen selbst sind, Antriebseinheiten in solcher Anzahl an Bord zur Verfügung stehen wie im Handbuch angegeben;
- (OA) 1.2.4.8.3 eine Prüfung, ob dampfbeheizte Vorwärmer für das Waschen mit Wasser, sofern eingebaut, während des Waschens mit Rohöl durch doppelte Absperrarmaturen oder durch deutlich in ihrer Funktion erkennbare Wechselflansche wirksam getrennt werden können;
- (OA) 1.2.4.8.4 eine Prüfung, ob die vorgeschriebene Nachrichtenübermittlung zwischen dem Wachgänger an Deck und dem Ladekontrollraum betriebsbereit ist;
- (OA) 1.2.4.8.5 eine Bestätigung dafür, dass eine Überdrucksicherung (oder eine andere genehmigte Vorrichtung) an den Zuleitungen für die Systeme für das Tankwaschen mit Rohöl eingebaut ist;
- (OA) 1.2.4.8.6 eine Bestätigung dafür, dass die flexiblen Schläuche für die Zuleitung von Öl zu den Waschmaschinen auf Tank-Massengutschiffen von einem genehmigten Typ sind, ordnungsgemäß gelagert werden und sich in einem guten Zustand befinden;
- (OA) 1.2.4.9 gegebenenfalls eine Überprüfung, soweit praktisch durchführbar, der Wirksamkeit des Systems für das Tankwaschen mit Rohöl (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04), insbesondere:
- (OA) 1.2.4.9.1 eine Prüfung der Tanks, die Abfahrtsballast und/oder Ankunftsballast enthalten, um die Wirksamkeit der Reinigung und des Lenzens zu bestätigen;
- (OA) 1.2.4.9.2 eine Prüfung, soweit praktisch durchführbar, ob die Maschinen für das Waschen mit Rohöl betriebsbereit sind und, wenn die Besichtigung während des Waschens mit Rohöl durchgeführt wird, eine Begutachtung des ordnungsgemäßen Funktionierens der Waschmaschinen anhand der Bewegungsanzeigergeräte und/oder der Überprüfung des charakteristischen Arbeitsgeräusches der Maschine oder anderer zugelassener Methoden;
- (OA) 1.2.4.9.3 eine Prüfung, soweit praktisch durchführbar, der Wirksamkeit des Restlenzsystems in entsprechenden Ladetanks durch Begutachtung der Überwachungsgeräte und durch Peilen von Hand oder andere zugelassene Vorrichtungen;
- (OA) 1.2.4.10 eine Bestätigung dafür, dass auf Tankschiffen, die mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben werden, diese Vorkehrungen der Genehmigung entsprechen und zufriedenstellend sind (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
-

- (OA) 1.2.4.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, dass die Vorkehrungen für die Verhütung der Ölverschmutzung im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Strandung der Genehmigung entsprechen und zufriedenstellend sind (Regeln 19 bis 22 Anlage I MARPOL 90/04/14 sowie gegebenenfalls Teil II-A/Absätze 1.2.2 und 1.2.3 Polar Code);
- (OA) 1.2.4.12 eine Untersuchung der Rohrleitungssysteme für das Einleiten von schmutzigem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser, einschließlich des Teilstrom-Systems, sofern eingebaut (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.13 eine Erprobung des Kommunikationssystems zwischen der Beobachtungsstelle und der Stelle zur Überwachung des Einleitens (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.14 eine Untersuchung der Einrichtungen zur Entleerung von Ladepumpen und Ladeleitungen, einschließlich der Restlizenzeinrichtung und der Anschlüsse für das Pumpen in einen Ladetank oder Slop-tank oder an Land (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OA) 1.2.4.15 bei Öltankschiffen von 5 000 oder mehr Tonnen Tragfähigkeit eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen getroffen wurden, um einen sofortigen Zugang zu landgestützten Computer-Berechnungsprogrammen für die Stabilität im Leckfall und die bauliche Restfestigkeit zu gewähren (Regel 37.4 Anlage I MARPOL 90/04).
- (OA) 1.2.5 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (OA) 1.2.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (OA) 1.2.5.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (OIn) **1.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (OIn) 1.3.1 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (OIn) 1.3.1.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.1.
- (OIn) 1.3.2 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen für Öltankschiffe zusätzlich Folgendes umfassen:
- (OIn) 1.3.2.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.2.
- (OIn) 1.3.3 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (OIn) 1.3.3.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.3;
- (OIn) 1.3.3.2 eine Untersuchung der Öl-Wasser-Separatoranlage oder Ölfilteranlage oder Zusatzeinrichtung, sofern eingebaut, einschließlich der dazugehörigen Pumpen, Rohrleitungen und Zubehörteile, auf Abnutzung und Korrosion (Regeln 14 und 15 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OIn) 1.3.3.3 eine Untersuchung des Ölgehaltmessgeräts (15-ppm-Alarmvorrichtung und Bilgenwasser-Überwachungsgerät) auf offensichtliche Mängel, Beschädigung oder Schäden und eine anschließende Prüfung der Kalibrieraufzeichnung des Messgeräts nach Maßgabe der Betriebs- und Wartungsanweisungen des Herstellers (Regel 14 Anlage I MARPOL 90/04/15).

- (OIn) 1.3.4 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Zwischenbesichtigung der zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe Folgendes umfassen:
- (OIn) 1.3.4.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.4;
- (OIn) 1.3.4.2 eine Untersuchung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl und des Ölgehaltsmessgeräts auf offensichtliche Mängel, Beschädigung oder Schäden und eine anschließende Prüfung der Kalibrieraufzeichnung des Messgeräts nach Maßgabe der Betriebs- und Wartungsanweisungen des Herstellers (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OIn) 1.3.4.3 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser (Regel 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OIn) 1.3.4.4 für das System für das Tankwaschen mit Rohöl (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04):
- (OIn) 1.3.4.4.1 eine Untersuchung der Rohrleitungen für das Tankwaschen mit Rohöl außerhalb der Ladetanks; sollte es bei der Untersuchung Zweifel an deren Zustand geben, kann für die Rohrleitungen eine Druckprüfung, eine Druckmessung oder beides angeordnet werden; besonders soll dabei auf etwaige Reparaturen geachtet werden, zum Beispiel geschweißte Doppelkonstruktionen;
- (OIn) 1.3.4.4.2 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Absperrventile für dampfbeheizte Vorwärmer für das Waschen mit Wasser, sofern eingebaut;
- (OIn) 1.3.4.4.3 eine Untersuchung von mindestens zwei ausgewählten Ladetanks zu dem ausdrücklichen Zweck, die fortdauernde Wirksamkeit des eingebauten Systems für das Tankwaschen mit Rohöl und des Restlenzsystems zu überprüfen; falls ein Tank nicht gasfrei gemacht werden kann, um dem Besichtigter ein sicheres Betreten zu ermöglichen, soll keine Untersuchung des Innenzustands durchgeführt werden, in diesem Fall soll die Überprüfung durch eine alternative Methode durchgeführt werden, die für die Verwaltung annehmbar ist; eine annehmbare Alternative wären zufriedenstellende Ergebnisse während der durch (OA) 1.2.4.9 vorgeschriebenen Besichtigungen (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OIn) 1.3.4.5 eine Untersuchung des manuellen und/oder ferngesteuerten Funktionierens der einzelnen Tankventile (oder ähnlicher Absperrvorrichtungen), die auf See geschlossen bleiben müssen (Regeln 23 und 26 Anlage I MARPOL 90/04).
- (OIn) 1.3.5 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (OIn) 1.3.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (OIn) 1.3.5.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (OR) 1.4 **Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (OR) 1.4.1 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:

A.1140(31)

- (OR) 1.4.1.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (OR) 1.4.1.2 gegebenenfalls eine Überprüfung, ob die 15-ppm-Bilgenwasser-Alarmvorrichtung durch den Hersteller oder eine vom Hersteller ermächtigte Person kalibriert wurde und ein gültiges Kalibrierungszeugnis an Bord verfügbar ist.⁶²
- (OR) 1.4.2 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen für Tankschiffe zusätzlich Folgendes umfassen:
- (OR) 1.4.2.1 die Bestimmungen von (OA) 1.2.2;
- (OR) 1.4.2.2 gegebenenfalls eine Überprüfung, ob die Ausrüstung zur Überwachung des Einleitens von Öl kalibriert wurde und ein gültiges Kalibrierungszeugnis an Bord verfügbar ist.⁶³
- (OR) 1.4.3 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Erneuerungsbeachtung Folgendes umfassen:
- (OR) 1.4.3.1 die Bestimmungen von (OIn) 1.3.3;
- (OR) 1.4.3.2 eine Bestätigung, falls erforderlich durch eine simulierte Prüfung oder gleichwertigen Ersatz, des zufriedenstellenden Funktionierens der Öl-Wasser-Separatoranlage oder der Ölfilteranlage (Regel 14 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OR) 1.4.3.3 eine Bestätigung, falls erforderlich durch eine simulierte Prüfung oder gleichwertigen Ersatz, des zufriedenstellenden Funktionierens des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl, einschließlich, soweit praktisch durchführbar, des handbetätigten und selbsttätigen Betriebs der Einrichtungen zum Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen (Regel 31 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.3.4 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Alarmeinrichtung für die Ölfilteranlage (Regel 14 Anlage I MARPOL 90/04/15);
- (OR) 1.4.3.5 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens von Homogenisatoren, Verbrennungsanlagen für Ölschlamm oder sonstigen anerkannten Vorrichtungen zur Behandlung von Ölschlamm, wenn die Größe des Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) auf Grundlage solcher Anlagen genehmigt wurde (Regel 12 Anlage I MARPOL 90/04/15).
- (OR) 1.4.4 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Erneuerungsbeachtung der zusätzlichen Vorschriften für Öltankschiffe Folgendes umfassen:
- (OR) 1.4.4.1 die Bestimmungen von (OIn) 1.3.4;
- (OR) 1.4.4.2 eine Bestätigung dafür, dass die Slop-tank-Einrichtungen oder Ladetank-Einrichtungen, die zum Slop-tank bestimmt wurden, sowie die entsprechenden Leitungssysteme zufriedenstellend sind (Regeln 29 und 34 Anlage I MARPOL 90/04/15);

⁶² Gilt für Einbauten, die der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Maschinenraumbilgen von Schiffen (EntschlieÙung MEPC.107(49)), in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen.

⁶³ Gilt für Einbauten, die der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (EntschlieÙung MEPC.108(49)), in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen.

-
- (OR) 1.4.4.3 eine Bestätigung, falls erforderlich durch eine simulierte Prüfung oder gleichwertigen Ersatz, des zufriedenstellenden Funktionierens des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl und der dazugehörigen Ausrüstung, einschließlich der Messgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser (Regeln 31 und 32 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.4.4 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnungen der Pumpen, Rohrleitungen und Ventile den Vorschriften für SBT-Systeme entsprechen (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.4.5 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnungen der Pumpen, Rohrleitungen und Ventile den überarbeiteten Spezifikationen für Öltankschiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks entsprechen (Regel 18 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.4.6 eine Bestätigung dafür, dass das System für das Tankwaschen mit Rohöl den Vorschriften für diese Systeme entspricht (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04); insbesondere:
- (OR) 1.4.4.6.1 eine Durchführung einer Druckprobe des Systems für das Tankwaschen mit Rohöl mit mindestens Betriebsdruck;
- (OR) 1.4.4.6.2 eine Untersuchung der Ladetanks zu dem ausdrücklichen Zweck, die fort-dauernde Wirksamkeit des eingebauten Systems für das Tankwaschen mit Rohöl und des Restlzensystems zu überprüfen;
- (OR) 1.4.4.6.3 eine Untersuchung des Innenzustands der Absperrventile für dampf-beheizte Vorwärmer, sofern eingebaut;
- (OR) 1.4.4.6.4 eine Überprüfung durch eine Untersuchung des Tankinnenraums oder durch eine alternative Methode, die für die Verwaltung annehmbar ist, der Wirksamkeit des Systems für das Tankwaschen mit Rohöl; falls der Tank nicht gasfrei gemacht werden kann, um dem Besichtigter ein sicheres Betreten zu ermöglichen, soll keine Untersuchung des Innenzustands durchgeführt werden; eine annehmbare Alternative wären zufriedenstellende Ergebnisse während der durch (OA) 1.2.4.9 vorgeschriebenen Besichtigungen (Regel 33 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.4.7 eine Bestätigung dafür, dass Ballastrohrleitungen, die durch Ladetanks führen, und Ladungsrohrleitungen, die durch Ballasttanks führen, keine Lecks aufweisen (Regeln 18 und 33 Anlage I MARPOL 90/04);
- (OR) 1.4.4.8 eine Bestätigung dafür, dass die Pump-, Leitungs- und Einleiteinrichtungen zufriedenstellend sind (Regel 30 Anlage I MARPOL 90/04); insbesondere:
- (OR) 1.4.4.8.1 eine Bestätigung dafür, dass die Rohrleitungssysteme für das Einleiten von schmutzigem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser zufriedenstellend sind;
- (OR) 1.4.4.8.2 eine Bestätigung dafür, dass die Einrichtungen zur Entleerung von Ladepumpen und Ladeleitungen, einschließlich der Restlzenzeinrichtung und der Anschlüsse für das Pumpen in einen Ladetank oder Sloptank oder an Land, zufriedenstellend sind;
- (OR) 1.4.4.8.3 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen für das Teilstrom-System, sofern eingebaut, zufriedenstellend sind;
- (OR) 1.4.4.9 eine Bestätigung dafür, dass gegebenenfalls im Umpumpsystem und Lade-rohrleitungssystem eingebaute Absperrvorrichtungen zufriedenstellend sind (Regeln 23 und 26 Anlage I MARPOL 90/04);

- (OR) 1.4.4.10 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, dass die Vorkehrungen für die Verhütung der Ölverschmutzung im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Strandung zufriedenstellend sind (Regeln 19 bis 22 Anlage I MARPOL 90/04/14 sowie gegebenenfalls Teil II-A/Absätze 1.2.2 und 1.2.3 Polar Code);
- (OR) 1.4.4.11 bei Öltankschiffen von 5 000 oder mehr Tonnen Tragfähigkeit eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen getroffen wurden, um einen sofortigen Zugang zu landgestützten Computer-Berechnungsprogrammen für die Stabilität im Leckfall und die bauliche Restfestigkeit zu gewähren (Regel 37.4 Anlage I MARPOL 90/04).
- (OR) 1.4.5 In Bezug auf die Verhütung der Ölverschmutzung soll die Durchführung der Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (OR) 1.4.5.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung.
- (N) **2** **Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut**
- (N) **2.1** **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (N) 2.1.1 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen (die jeweils für die Ladungen von Belang sind, für deren Beförderung das Schiff zugelassen werden soll) Folgendes umfassen:
- (N) 2.1.1.1 eine Aufstellung der Liste der schädlichen flüssigen Stoffe, für deren Beförderung das Schiff zugelassen werden soll (Regel 6 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.2 eine Untersuchung des Pumpsystems (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.3 eine Untersuchung des Restlenzsystems (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.4 eine Untersuchung des Tankwaschsystems und der -ausrüstung (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.5 eine Untersuchung der unter Wasser liegenden Einleitabflüsse (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.6 eine Untersuchung des Lüftungsgeräts zur Entfernung von Rückständen (Regeln 13 und Anhang 7 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.7 eine Untersuchung des Heizsystems für Stoffe, die sich verfestigen oder hochviskos sind (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (N) 2.1.1.8 eine Untersuchung des Handbuchs für Verfahren und Vorkehrungen (einschließlich der Vorschriften zur Beförderung der Ladung zur Einhaltung der Regeln der Anlage II) (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 2 Polar Code, MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.856);
- (NI) 2.1.1.9 eine Untersuchung des bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen (Regel 17 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 2 Polar Code);
- (NI) 2.1.1.10 gegebenfalls eine Untersuchung der Bauausführung und der Vorkehrungen von Schiffen, die im Rahmen einer Befreiung von den Beförderungsvor-

schriften für die Beförderung besonders festgelegter pflanzlicher Öle zugelassen sind (Regel 4.1.3 Anlage II MARPOL 90/04).

- (NI) 2.1.2 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau (je nach Art der Ladung, für deren Beförderung das Schiff zugelassen werden soll) Folgendes umfassen:
- (NI) 2.1.2.1 eine Bestätigung dafür, dass die Pump- und Restlenzsysteme zufriedenstellend sind und ausreichend bewegliche Rohrleitungen oder Rohrbögen, falls erforderlich, an Bord vorhanden sind (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.2 eine Durchführung der geforderten Wassererprobung zur Beurteilung der Restlenzmenge (Regel 12 und Anhang 5 Anlage II MARPOL 73/78/90/04);
- (NI) 2.1.2.3 eine Bestätigung dafür, dass die an Bord bereitgestellten Tankwaschmaschinen betriebsfähig sind, der Beschreibung im Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen entsprechen und nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurden (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.4 eine Bestätigung dafür, dass das Washwasser-Heizsystem, sofern erforderlich, nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurde (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.5 eine Bestätigung dafür, dass die Anzahl und Lage der Tankreinigungsöffnungen für tragbare Maschinen den genehmigten Plänen entsprechen (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.6 eine Bestätigung dafür, dass die Abflussöffnung(en) für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie den genehmigten Plänen entsprechen (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.7 eine Überprüfung durch eine tatsächliche Erprobung, dass die Einletrate der Pumpen bei Verwendung einer Pumpe mit variabler Einletrate wie im Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen angegeben kontrolliert werden kann (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.8 eine Bestätigung dafür, dass das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen nach Maßgabe des genehmigten Plans eingebaut wurde und betriebsfähig ist und dass der Druck für die erforderliche Lüfterleistung im Antriebsmedium für tragbare Lüfter für das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen erreicht werden kann (Regel 13 und Anhang 7 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.9 eine Bestätigung dafür, dass das Heizsystem für Stoffe, die sich verfestigen oder hochviskos sind, nach Maßgabe des genehmigten Plans eingebaut wurde (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NI) 2.1.2.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Bauausführung und der Vorkehrungen von Schiffen, die im Rahmen einer Befreiung von den Beförderungsvorschriften für die Beförderung besonders gekennzeichnete pflanzliche Öle zugelassen sind (Regel 4.1.3 Anlage II MARPOL 90/04).
- (NI) 2.1.3 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Prüfung, ob sich alle geforderten Unterlagen an Bord von Frachtschiffen befinden (in Abhängigkeit von der Art der Ladung, für deren Beförderung das Schiff zugelassen werden soll), Folgendes umfassen:
- (NI) 2.1.3.1 eine Bestätigung dafür, dass das Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen vorgelegt wurde (Regel 14 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 2 Polar Code, MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.856);

- (NI) 2.1.3.2 eine Bestätigung dafür, dass das Ladungstagebuch vorgelegt wurde (Regel 15 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 2 Polar Code);
- (NI) 2.1.3.3 eine Bestätigung dafür, dass der bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen vorgelegt wurde (Regel 17 Anlage II MARPOL 04 und gegebenenfalls Teil II-A/Kapitel 2 Polar Code).
- (NI) 2.1.4 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (NI) 2.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses zur Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
- (NA) **2.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (NA) 2.2.1 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (NA) 2.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (NA) 2.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (NA) 2.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (NA) 2.2.1.4 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (NA) 2.2.1.5 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (NA) 2.2.1.6 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (NA) 2.2.1.7 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (NA) 2.2.1.8 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (NA) 2.2.1.9 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁶⁴
- (NA) 2.2.1.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (NA) 2.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;

⁶⁴ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

-
- (NA) 2.2.1.12 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (NA) 2.2.1.13 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (NA) 2.2.1.14 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (NA) 2.2.1.15 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (NA) 2.2.1.16 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (NA) 2.2.1.17 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (NA) 2.2.1.18 eine Bestätigung dafür, dass sich das Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen an Bord befindet (Regel 14 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenfalls Teil II-A Kapitel 2 Polar Code, MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.856);
- (NA) 2.2.1.19 eine Bestätigung dafür, dass das Ladungstagebuch ordnungsgemäß verwendet wird (Regel 15 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenfalls Teil II-A Kapitel 2 Polar Code);
- (NA) 2.2.1.20 eine Bestätigung dafür, dass sich der bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen an Bord befindet (Regel 17 Anlage II MARPOL 90/04 und gegebenfalls Teil II-A Kapitel 2 Polar Code);
- (NA) 2.2.1.21 gegebenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (NA) 2.2.2 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (NA) 2.2.2.1 eine Untersuchung des Außenzustands und eine Bestätigung dafür, dass die Pumpen- und Rohrleitungssysteme, einschließlich des Restlenzsystems, sofern eingebaut, und die dazugehörige Ausrüstung weiterhin der Genehmigung entsprechen (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.2 eine Untersuchung des Außenzustands der Rohrleitungen für das Tankwaschen und eine Bestätigung dafür, dass die Art, das Fassungsvermögen, die Anzahl und die Anordnung der Tankwaschmaschinen der Genehmigung entspricht (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.3 eine Untersuchung des Außenzustands des Waschwasser-Heizsystems (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.4 eine Untersuchung des Außenzustands, soweit praktisch durchführbar, der unter Wasser liegenden Einleitabflüsse (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.5 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen zur Kontrolle der Einletrate der Rückstände der Genehmigung entsprechen (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
-

- (NA) 2.2.2.6 eine Bestätigung dafür, dass das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen der Genehmigung entspricht (Regeln 13 und Anhang 7 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.7 eine Untersuchung des Außenzustands, sofern zugänglich, des vorgeschriebenen Heizsystems für Stoffe, die sich verfestigen oder hochviskos sind (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NA) 2.2.2.8 eine Untersuchung der etwaigen zusätzlichen Vorschriften, die im Internationalen Zeugnis für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut aufgeführt sind.
- (NA) 2.2.3 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (NA) 2.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (NA) 2.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (NIn) **2.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (NIn) 2.3.1 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (NIn) 2.3.1.1 die Bestimmungen von (NA) 2.2.1.
- (NIn) 2.3.2 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (NIn) 2.3.2.1 die Bestimmungen von (NA) 2.2.2;
- (NIn) 2.3.2.2 eine Überprüfung mithilfe des Ladungstagebuchs, ob die Pump- und Restlenzeinrichtungen die Tanks wirksam geleert haben und einwandfrei arbeiten (Regeln 12 und 15 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NIn) 2.3.2.3 falls möglich eine Bestätigung dafür, dass sich die Abflussöffnung(en) in einem guten Zustand befinden (Standards zu Verfahren und Vorkehrungen Anlage II MARPOL 90/04);
- (NIn) 2.3.2.4 eine Bestätigung dafür, dass das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen zufriedenstellend ist und dass der Druck für die erforderliche Lüfterleistung im Antriebsmedium für tragbare Lüfter für das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen erreicht werden kann (Anhang 7 Anlage II MARPOL 90/04).
- (NIn) 2.3.3 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (NIn) 2.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (NIn) 2.3.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (NR) **2.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.4

- (NR) 2.4.1 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (NR) 2.4.1.1 die Bestimmungen von (NA) 2.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
- (NR) 2.4.2 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (NR) 2.4.2.1 die Bestimmungen von (NIn) 2.3.2;
- (NR) 2.4.2.2 eine Bestätigung dafür, dass die Pump- und Restlenzsysteme zufriedenstellend sind und ausreichend tragbarer Rohrleitungen oder Rohrbögen, falls erforderlich, an Bord vorhanden sind (Regel 12 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.3 eine Durchführung der Wassererprobung zur Beurteilung der Restlenzmenge, wie vorgeschrieben (Regel 12 und Anhang 5 Anlage II MARPOL 73/78/90/04);
- (NR) 2.4.2.4 eine Bestätigung dafür, dass die an Bord bereitgestellten Tankwaschmaschinen betriebsfähig sind, der Beschreibung im Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen entsprechen und nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurden (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.5 eine Bestätigung dafür, dass das Waschwasser-Heizsystem, sofern vorhanden, nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurde und betriebsfähig ist (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.6 eine Bestätigung dafür, dass die Anzahl und Lage der Tankreinigungsöffnungen für tragbare Maschinen den genehmigten Plänen entsprechen (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.7 eine Bestätigung dafür, dass sich die Abflussöffnung(en) für das Einleiten unterhalb der Wasserlinie in einem guten Zustand befinden und den genehmigten Plänen entsprechen (Regeln 12, 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.8 eine Überprüfung durch eine tatsächliche Erprobung, dass die Einletrate der Pumpen bei Verwendung einer Pumpe mit variabler Einletrate wie im Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen angegeben kontrolliert werden kann (Regel 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.9 eine Bestätigung dafür, dass das Lüftungsgerät zur Entfernung von Rückständen nach Maßgabe des genehmigten Plans eingebaut wurde und betriebsfähig ist (Regeln 12, 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04);
- (NR) 2.4.2.10 eine Bestätigung dafür, dass das Heizsystem für Stoffe, die sich verfestigen oder hochviskos sind, nach Maßgabe des genehmigten Plans eingebaut wurde und betriebsfähig ist (Regeln 12, 14 und Anhang 4 Anlage II MARPOL 90/04).
- (NR) 2.4.3 In Bezug auf die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (NR) 2.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
- (S) **3 Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser**
- (SI) **3.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1

- (SI) 3.1.1 In Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (SI) 3.1.1.1 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen in Bezug auf das Vorhandensein einer Abwasser-Aufbereitungsanlage oder eines Systems zur mechanischen Behandlung und Desinfektion von Abwasser oder eines Abwasser-Sammeltanks (Regel 9 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.1.2 wenn eine Abwasser-Aufbereitungsanlage eingebaut ist, eine Prüfung, ob diese von der Verwaltung nach Maßgabe der entsprechenden Entscheidung baumusterzugelassen wurde (Regeln 9.1.1 und 9.2.1 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.1.3 wenn ein System zur mechanischen Behandlung und Desinfektion von Abwasser eingebaut ist, eine Prüfung, ob dieses von der Verwaltung zugelassen wurde und Einrichtungen für die zeitweilige Aufbewahrung von Abwasser vorhanden sind (Regel 9.1.2 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.1.4 wenn ein Abwasser-Sammeltank eingebaut ist, eine Prüfung des Fassungsvermögens unter Berücksichtigung der an Bord befindlichen Personen (Regeln 9.1.3 und 9.2.2 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.1.5 eine Untersuchung der Vorkehrungen in Bezug auf das Vorhandensein eines genormten Abflussanschlusses (Regel 10 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.1.6 eine Untersuchung der Vorkehrungen in Bezug auf das Vorhandensein einer Rohrleitung für das Einleiten von Abwasser in eine Auffanganlage (Regel 10 Anlage IV MARPOL).
- (SI) 3.1.2 In Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (SI) 3.1.2.1 gegebenenfalls eine Prüfung des Außenzustands der Abwasser-Aufbereitungsanlage oder des Systems zur mechanischen Behandlung und Desinfektion von Abwasser und eine Bestätigung ihres Funktionierens (Regeln 4.1.1, 9.1.1, 9.1.2 und 9.2.1 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.2.2 wenn ein Abwasser-Sammeltank eingebaut ist, eine Prüfung, ob dieser auf zufriedenstellende Weise gebaut wurde und ob der Sammel tank eine Vorrichtung hat, welche die Menge des Inhalts visuell anzeigt (Regeln 9.1.3 und 9.2.2 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.2.3 eine Bestätigung dafür, dass ein genormter Abflussanschluss vorhanden ist (Regel 10 Anlage IV MARPOL);
- (SI) 3.1.2.4 eine Bestätigung dafür, dass eine Rohrleitung für das Einleiten von Abwasser in eine Auffanganlage vorhanden ist (Regel 10 Anlage IV MARPOL);
- (SR) **3.2 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (SR) 3.2.1 In Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (SR) 3.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe;
- (SR) 3.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;

- (SR) 3.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (SR) 3.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (SR) 3.2.1.5 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (SR) 3.2.1.6 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁶⁵
- (SR) 3.2.1.7 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (SR) 3.2.1.8 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (SR) 3.2.1.9 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (SR) 3.2.1.10 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (SR) 3.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (SR) 3.2.1.12 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (SR) 3.2.1.13 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (SR) 3.2.1.14 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (SR) 3.2.1.15 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (SR) 3.2.1.16 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (SR) 3.2.1.17 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im Zeugnis festgehalten wurden;
- (SR) 3.2.1.18 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (SR) 3.2.2 In Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:

⁶⁵ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (SR) 3.2.2.1 eine Bestätigung dafür, dass keine Änderung vorgenommen oder neue Ausrüstung eingebaut wurde, welche die Gültigkeit des Zeugnisses beeinträchtigen würden (Regel 4.8 Anlage IV MARPOL);
- (SR) 3.2.2.2 eine Untersuchung des Außenzustands des Systems zur Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser und eine Bestätigung, soweit praktisch durchführbar, des zufriedenstellenden Funktionierens (Regel 9 Anlage IV MARPOL);
- (SR) 3.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass ein Verfahren für das Einleiten von Abwasser von Tieren an Bord umgesetzt wird (Regel 11.1.1 Anlage IV MARPOL 73/78/07 und gegebenenfalls Teil II-A Kapitel 4.2 Polar Code);
- (SR) 3.2.2.4 für Schiffe, bei denen ein Abwasser-Sammeltank als Abwassersystem eingebaut ist, eine Bestätigung dafür, dass eine Genehmigung für die Einletrate vorliegt (Regeln 9.1.3 und 11.1.1 Anlage IV MARPOL).
- (SR) 3.2.3 In Bezug auf die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (SR) 3.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser.
- (A) **4 Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe und die Technische NO_x-Vorschrift**
- (AI) **4.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (AI) 4.1.1 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (AI) 4.1.1.1 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Systeme, die Stoffe verwenden, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (Regel 12 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.1.2 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Kontrolle der NO_x-Emissionen (Regel 13 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.1.3 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Kontrolle der SO_x-Emissionen und der Partikelmasse (Regel 14 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.1.4 eine Untersuchung, gegebenenfalls als gleichwertiger Ersatz, der Pläne und Vorrichtungen für das Abgasreinigungssystem⁶⁶ oder der sonstigen technischen Methoden (Regel 4 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.1.5 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen für Sammel- und Rückführungssysteme für gasförmige Emissionen (Regel 15 Anlage VI MARPOL und MSC-Rundschreiben MSC/Circ.585);
- (AI) 4.1.1.6 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen für bordseitige Verbrennungsanlagen (Regel 16 Anlage VI MARPOL).
- (AI) 4.1.2 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Besichtigung Folgendes umfassen:
- (AI) 4.1.2.1 Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (Regel 12 Anlage VI MARPOL):
- (AI) 4.1.2.1.1 gegebenenfalls eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens der Systeme, die Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, verwenden;

⁶⁶ Es wird auf die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (Entschließung MEPC.259(68)) verwiesen.

- (AI) 4.1.2.1.2 eine Bestätigung dafür, dass seit dem 19. Mai 2005 keine Einbauten vorgenommen oder Ausrüstungen eingebaut wurden, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, aber keine teilhalogenierten Fluorchlorkohlenwasserstoffe sind (Regel 12.3.1 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.2.1.3 eine Bestätigung dafür, dass seit dem 1. Januar 2020 keine Einbauten vorgenommen oder Ausrüstungen eingebaut wurden, die teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten (Regel 12.3.2 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.2.2 Stickoxidemissionen aus Schiffsdieselmotoren (Regel 13 Anlage VI MARPOL):
- (AI) 4.1.2.2.1 eine Bestätigung dafür, dass alle Schiffsdieselmotoren, die zugelassen werden müssen, nach Maßgabe von Abschnitt 2.2 der Technischen NO_x-Vorschrift für die erforderliche Stufe vorzugelassen sind und nach Maßgabe des genehmigten Zyklus eingebaut wurden.
- (AI) 4.1.2.2.1.1 Bei Verwendung des Motorparameter-Kontrollverfahrens:
- (AI) 4.1.2.2.1.1.1 eine bordseitige Überprüfungsbesichtigung nach Maßgabe von Abschnitt 6.2 der Technischen NO_x-Vorschrift;
- (AI) 4.1.2.2.1.2 Bei Verwendung des vereinfachten Verfahrens:
- (AI) 4.1.2.2.1.2.1 eine bordseitige Überprüfungsbesichtigung nach Maßgabe von Abschnitt 6.3 der Technischen NO_x-Vorschrift;
- (AI) 4.1.2.2.1.3 Bei Verwendung des Verfahrens der unmittelbaren Messung und Überwachung (nur für vorhandene Schiffe):
- (AI) 4.1.2.2.1.3.1 eine bordseitige Überprüfungsbesichtigung nach Maßgabe von Abschnitt 6.4 der Technischen NO_x-Vorschrift;
- (AI) 4.1.2.2.1.4 Für Schiffsdieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 5 000 kW und mit einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder, die auf einem zwischen 1. Januar 1990 und 31. Dezember 1999 gebauten Schiff eingebaut sind, eine Prüfung⁶⁷ (Regel 13.7.3 Anlage VI MARPOL):
- .1 ob es ein zugelassenes Verfahren gibt, dieses aber nicht anwendbar ist;
 - .2 ob ein zugelassenes Verfahren bei dieser Besichtigung nicht auf dem Markt verfügbar ist; oder
 - .3 ob ein zugelassenes Verfahren angewendet wird und, wo dies der Fall ist, es ein Lastenheft für ein zugelassenes Verfahren gibt,
- und eine Anwendung der im Lastenheft beschriebenen Überprüfungsverfahren;
- .4 oder ob eine Bescheinigung für den Motor vorliegt, aus der hervorgeht, dass dieser innerhalb der für Stufe I, Stufe II oder Stufe III niedergelegten Grenzwerte arbeitet;
- (AI) 4.1.2.3 Schwefeloxide und Partikelmasse (Regel 14 Anlage VI MARPOL):

⁶⁷ Es wird auf die Richtlinien von 2014 über die Durchführung für zugelassene Verfahren (Entschließung MEPC.243(66)) verwiesen.

- (AI) 4.1.2.3.1 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass:
- .1 zufriedenstellende Vorkehrungen für die vorgeschriebene Nutzung von vorschriftsmäßigen Brennstoffen vorhanden sind; oder
 - .2 die Vorkehrungen zur Brennstoffumstellung zufriedenstellend eingebaut wurden und funktionieren, wenn Tanks für unterschiedliche Brennstoff-Güteklassen vorhanden sind, und dass es ein schriftliches Verfahren gibt, das die Durchführung der Brennstoffumstellung beschreibt; oder
 - .3 ein zufriedenstellender Einbau und ein zufriedenstellendes Funktionieren des Abgasreinigungssystems⁶⁸ oder der sonstigen technischen Methoden untersucht werden (Regel 4 Anlage VI MARPOL);
- (AI) 4.1.2.4 Flüchtige organische Verbindungen (Regel 15 Anlage VI MARPOL) (falls anwendbar):
- (AI) 4.1.2.4.1 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus der Rohrleitungen für die Sammlung und Rückführung gasförmiger Emissionen;
 - (AI) 4.1.2.4.2 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens der Vorkehrungen zur Verhinderung des Ansammelns von Kondensat im System, wie etwa Abflüsse an tiefgelegenen Stellen der Leitungsenden;
 - (AI) 4.1.2.4.3 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens der Absperrventile an den Sammelrohren für gasförmige Emissionen;
 - (AI) 4.1.2.4.4 eine Bestätigung dafür, dass die Enden jeder Leitung ordnungsgemäß als Leitungen für die Sammlung und Rückführung gasförmiger Emissionen gekennzeichnet sind;
 - (AI) 4.1.2.4.5 eine Bestätigung dafür, dass die Flansche für die Sammlung und Rückführung gasförmiger Emissionen den IMO-Richtlinien und Industriestandards entsprechen;
- (AI) 4.1.2.5 Bordseitige Verbrennungsanlagen (Regel 16 Anlage VI MARPOL) (am oder nach dem 1. Januar 2000 eingebaut):
- (AI) 4.1.2.5.1 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens jeder Verbrennungsanlage;
 - (AI) 4.1.2.5.2 eine Bestätigung dafür, dass der Name des Herstellers, Modellnummer/Typ der Verbrennungsanlage und die Leistung in Wärmeeinheiten pro Stunde dauerhaft auf der Verbrennungsanlage angebracht sind.
- (AI) 4.1.3 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Prüfung, ob sich die Zeugnisse und andere einschlägige Unterlagen an Bord befinden, Folgendes umfassen:
- (AI) 4.1.3.1 die Bestimmung von (AA) 4.2.2.2, falls zutreffend, mit Ausnahme von (AA) 4.2.2.2.15.
- (AI) 4.1.4 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (AI) 4.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe.
- (AA) **4.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2

⁶⁸ Es wird auf die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (Entschließung MEPC.259(68)) verwiesen.

- (AA) 4.2.1 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (AA) 4.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (AA) 4.2.1.2 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (AA) 4.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (AA) 4.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (AA) 4.2.1.5 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (AA) 4.2.1.6 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (AA) 4.2.1.7 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.1.8 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁶⁹
- (AA) 4.2.1.9 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.1.10 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (AA) 4.2.1.11 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (AA) 4.2.1.12 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (AA) 4.2.1.13 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (AA) 4.2.1.14 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden.

⁶⁹ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

A.1140(31)

- (AA) 4.2.2 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (AA) 4.2.2.1 Allgemeines:
- (AA) 4.2.2.1.1 eine Bestätigung dafür, dass keine Änderungen vorgenommen oder neue Ausrüstung eingebaut wurde, welche die Gültigkeit des Zeugnisses beeinträchtigen würden;
- (AA) 4.2.2.2 Unterlagen:
- (AA) 4.2.2.2.1 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass es ein Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen gibt (Regel 12.6 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.2.2 eine Bestätigung dafür, dass es Internationale Motorenzeugnisse über die Verhütung der Luftverunreinigung (EIAPP-Zeugnisse) für jeden Schiffsdieselmotor gibt, für den eine Zulassung erforderlich ist, wie in Kapitel 2.1 der Technischen NO_x-Vorschrift festgehalten;
- (AA) 4.2.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass es eine genehmigte Technische Dokumentation für jeden Schiffsdieselmotor gibt, für den eine Zulassung erforderlich ist;
- (AA) 4.2.2.2.4 eine Bestätigung dafür, dass es ein Protokollbuch der Motorparameter für jeden Schiffsdieselmotor gibt, für den eine Zulassung erforderlich ist, wenn das Motorparameter-Kontrollverfahren zur bordseitigen NO_x-Überprüfung verwendet wird (Absatz 6.2.3 Technische NO_x-Vorschrift);
- (AA) 4.2.2.2.5 eine Bestätigung dafür, dass es ein genehmigtes Handbuch über die bordseitige Überwachung für jeden Schiffsdieselmotor gibt, für den eine Zulassung erforderlich ist, wenn das Verfahren der unmittelbaren Messung und Überwachung zur bordseitigen NO_x-Überprüfung verwendet wird (Absatz 6.4.17.1 Technische NO_x-Vorschrift);
- (AA) 4.2.2.2.6 eine Bestätigung dafür, dass es, wie von der Verwaltung vorgeschrieben, eine Niederschrift in Form eines Bordbuchs für die Aufzeichnung der Stufe und des Ein/Aus-Status (oder Änderungen) von Schiffsdieselmotoren gibt, die für Stufe II und Stufe III zugelassen sind oder die für Stufe II nur beim Einlaufen in ein Emissions-Überwachungsgebiet und beim Verlassen dieses Gebiets zugelassen sind (Regel 13.5.3 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.2.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass es schriftliche Verfahren zur Brennstoffumstellung gibt;
- (AA) 4.2.2.2.8 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass es eine Aufzeichnung der Brennstoffumstellung gibt und dass diese Aufzeichnung, wie von der Verwaltung vorgeschrieben, die Form eines Bordbuchs haben soll (Regel 14.6 Anlage VI MARPOL);⁷⁰
- (AA) 4.2.2.2.9 eine Bestätigung dafür, dass es für jedes SO_x-Abgasreinigungssystem (SO_x-ARS) einen genehmigten SO_x-Emissions-Konformitätsplan (SKP), ein Technisches Handbuch für ARS-Systeme (THS „Schema A“ oder THS „Schema B“), ein Handbuch für die bordseitige Überwachung (HBÜ) und ein ARS-Tagebuch oder elektronisches Aufzeichnungssystem und gegebenenfalls zusätzlich ein SEÜG-Konformitätszeugnis (Regel 4 Anlage VI MARPOL und MEPC.259(68)) oder genehmigte Unterlagen in Bezug auf sonstige technische Vorkehrungen zur Einhaltung der Vorschriften gibt;

⁷⁰ Falls nicht von der Verwaltung festgelegt, könnten diese Informationen im Maschinenraumtagebuch, im Decktagebuch, im amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuch, im Öltagebuch oder in einem eigens für diesen Zweck verwendeten Tagebuch enthalten sein.

-
- (AA) 4.2.2.2.10 eine Bestätigung dafür, dass, falls erforderlich, Anweisungen für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen vorhanden sind (Regel 15.6 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.2.11 eine Bestätigung dafür, dass es, falls erforderlich, ein Transferverfahren für das Sammel- und Rückführungssystem für flüchtige organische Verbindungen gibt;
- (AA) 4.2.2.2.12 eine Bestätigung dafür, dass, falls erforderlich, eine IMO-Baumusterzulassung für jede Verbrennungsanlage an Bord vorhanden ist (Regel 16.6.1 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.2.13 eine Bestätigung dafür, dass, falls erforderlich, eine Bedienungsanleitung für jede Verbrennungsanlage vorhanden ist (Regel 16.7 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.2.14 eine Bestätigung dafür, dass, falls erforderlich, Aufzeichnungen vorhanden sind, welche die Ausbildung der Besatzung für den Betrieb jeder Verbrennungsanlage dokumentieren;
- (AA) 4.2.2.2.15 eine Bestätigung dafür, dass sich die erforderlichen Bunkerlieferbescheinigungen an Bord befinden und die erforderlichen Proben von ölhaltigem Brennstoff oder sonstige einschlägige Unterlagen im Verantwortungsbereich des Schiffes aufbewahrt werden (Regel 18 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.3 Systeme, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, falls eingebaut:
- (AA) 4.2.2.3.1 eine Bestätigung dafür, dass nach dem 19. Mai 2005 keine Einbauten vorgenommen oder Ausrüstungen eingebaut wurden, die Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, enthalten, mit Ausnahme derer, die unter (AA) 4.2.2.3.2 fallen (Regel 12.3.1 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.3.2 eine Bestätigung dafür, dass nach dem 1. Januar 2020 keine Einbauten vorgenommen wurden, die teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten (Regel 12.3.2 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.3.3 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, des Außenzustands aller Einbauten oder Ausrüstungen, um sicherzustellen, dass diese zufriedenstellend instand gehalten wurden und es keine Emissionen von Stoffen gibt, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;
- (AA) 4.2.2.3.4 eine Bestätigung durch einen Nachweisbeleg dafür, dass es keine absichtliche Abgabe von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, gab;
- (AA) 4.2.2.4 Stickoxidemissionen der einzelnen Schiffsdieselmotoren:
- (AA) 4.2.2.4.1 eine Bestätigung dafür, dass jeder Schiffsdieselmotor wie nach Maßgabe der anwendbaren NO_x-Emissionsgrenzwerte vorgeschrieben betrieben wurde;
- (AA) 4.2.2.4.2 eine Bestätigung dafür, dass in der Zwischenzeit kein größerer Umbau eines Schiffsdieselmotors durchgeführt wurde;
- (AA) 4.2.2.4.3 bei Verwendung des Motorparameter-Kontrollverfahrens:
- (AA) 4.2.2.4.3.1 eine Überprüfung der in der Technischen Dokumentation und dem Protokollbuch der Motorparameter enthaltenen Angaben zum Motor, um, soweit praktisch durchführbar, die in der Technischen Dokumentation angegebene Motorleistung, Betriebszeit und Einschränkungen zu prüfen;
- (AA) 4.2.2.4.3.2 eine Bestätigung dafür, dass seit der letzten Besichtigung keine Nachjustierungen oder sonstige bauliche Veränderungen am Motor vorgenommen
-

- wurden, die außerhalb der in der Technischen Dokumentation zugelassenen Möglichkeiten und Bereiche liegen;
- (AA) 4.2.2.4.3.3 eine Durchführung der Besichtigung wie in der Technischen Dokumentation beschrieben;
- (AA) 4.2.2.4.4 bei Verwendung des vereinfachten Verfahrens:
- (AA) 4.2.2.4.4.1 eine Überprüfung der in der Technischen Dokumentation enthaltenen Unterlagen zum Motor;
- (AA) 4.2.2.4.4.2 eine Bestätigung dafür, dass das Prüfverfahren für die Verwaltung annehmbar ist;
- (AA) 4.2.2.4.4.3 eine Bestätigung dafür, dass die Analysatoren, die Motorleistungssensoren, die Ausrüstung zur Messung der Umgebungsbedingungen, die Prüfgase und sonstigen Prüfvorrichtungen vom vorgeschriebenen Typ sind und nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift kalibriert wurden;
- (AA) 4.2.2.4.4.4 eine Bestätigung dafür, dass der korrekte, in der Technischen Dokumentation des Motors angegebene Prüfzyklus für die bordseitigen Messungen zur Bestätigungsprüfung verwendet wird;
- (AA) 4.2.2.4.4.5 Sicherstellung, dass eine Brennstoffprobe während der Prüfung entnommen und zur Analyse eingereicht wird;
- (AA) 4.2.2.4.4.6 eine Beaufsichtigung der Prüfung und eine Bestätigung dafür, dass bei Abschluss der Prüfung eine Ausfertigung des Prüfberichts zur Genehmigung eingereicht wurde;
- (AA) 4.2.2.4.5 wenn das Verfahren der unmittelbaren Messung und Überwachung verwendet wird:
- (AA) 4.2.2.4.5.1 eine Überprüfung der Technischen Dokumentation und des Handbuchs für die bordseitige Überwachung, um zu überprüfen, ob die Vorrichtungen der Genehmigung entsprechen;
- (AA) 4.2.2.4.5.2 die bei der unmittelbaren Messung und Überwachung zu überprüfenden Verfahren und die erhaltenen Daten, wie im genehmigten Handbuch über die bordseitige Überwachung angegeben, sollen befolgt werden (Absatz 6.4.16.1 Technische NO_x-Vorschrift);
- (AA) 4.2.2.4.6 für Schiffsdieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 5 000 kW und mit einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder, die auf einem zwischen 1. Januar 1990 und 31. Dezember 1999 gebauten Schiff eingebaut sind, eine Prüfung⁷¹ (Regel 13.7.3 Anlage VI MARPOL):
- .1 ob es ein zugelassenes Verfahren gibt, dieses aber nicht anwendbar ist;
 - .2 ob ein zugelassenes Verfahren bei dieser Besichtigung nicht auf dem Markt verfügbar ist; oder
 - .3 ob ein zugelassenes Verfahren angewendet wird und, wo dies der Fall ist, es ein Lastenheft für ein zugelassenes Verfahren gibt;
- und eine Anwendung der im Lastenheft beschriebenen Überprüfungsverfahren;

⁷¹ Es wird auf die Richtlinien von 2014 über die Durchführung für zugelassene Verfahren (Entschließung MEPC.243(66)) verwiesen.

- .4 oder ob eine Bescheinigung für den Motor vorliegt, aus der hervorgeht, dass dieser innerhalb der für Stufe I, Stufe II oder Stufe III niedergelegten Grenzwerte arbeitet;
- (AA) 4.2.2.5 Schwefeloxide und Partikelmasse:
gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass
- .1 zufriedenstellende Vorkehrungen für die vorgeschriebene Nutzung von vorschriftsmäßigen Brennstoffen vorhanden sind; oder
- .2 die Vorkehrungen zur Brennstoffumstellung zufriedenstellend eingebaut wurden und funktionieren, wenn Tanks für unterschiedliche Brennstoff-Güteklassen vorhanden sind, einschließlich der Aufzeichnungen der Umstellung zu und von schwefelarmen Brennstoffen während der Durchfahrt durch ein Emissions-Überwachungsgebiet, das für Schwefeloxide und Partikelmasse eingerichtet wurde; oder
- .3 das Abgasreinigungssystem nach Maßgabe der genehmigten Unterlagen zufriedenstellend eingebaut wurde und funktioniert, einschließlich der Sensoren, die betriebliche oder Emissionsparameter überwachen, wie im HBÜ angegeben, und eine Bestätigung dafür, dass alle einschlägigen Parameter, wie im SKP, THS und HBÜ angegeben, eingetragen wurden und im Formular oder einem Bericht dargelegt sind (Regel 4 Anlage VI MARPOL und MEPC.259(68));
- .4 sonstige technische Methoden untersucht werden (Regel 4 Anlage VI MARPOL);
- (AA) 4.2.2.6 Flüchtige organische Verbindungen (VOCs):
- (AA) 4.2.2.6.1 eine Bestätigung dafür, dass das Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen, falls erforderlich, nach Maßgabe der genehmigten Anordnung instand gehalten wird;
- (AA) 4.2.2.6.2 für Schiffe, die Rohöl befördern, gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Anweisungen für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen umgesetzt wurden;
- (AA) 4.2.2.7 Verbrennung:
- (AA) 4.2.2.7.1 eine Bestätigung dafür, dass keine verbotenen Stoffe verbrannt wurden;
- (AA) 4.2.2.7.2 eine Bestätigung dafür, dass an Bord von Schiffen kein Klärschlamm oder Ölschlamm in Kesseln oder in Schiffsantriebsanlagen verbrannt wird, während sich das Schiff innerhalb von künstlichen oder natürlichen Häfen oder in Flussmündungsgebieten befindet;
- (AA) 4.2.2.8 Verbrennungsanlagen (am oder nach dem 1. Januar 2000 eingebaut):
- (AA) 4.2.2.8.1 eine Bestätigung dafür, dass die Bediener wie vorgeschrieben ausgebildet wurden;
- (AA) 4.2.2.8.2 eine Bestätigung durch eine Untersuchung des Außenzustands dafür, dass sich jede Verbrennungsanlage in einem generell zufriedenstellenden Zustand befindet und keine Gas- oder Rauchlecks aufweist;
- (AA) 4.2.2.8.3 eine Bestätigung dafür, dass die Temperaturen an der Austrittsöffnung der Brennkammer auf der erforderlichen Höhe gehalten werden;

- (AA) 4.2.2.8.4 eine Bestätigung dafür, dass jede Verbrennungsanlage nach Maßgabe ihrer genehmigten Anordnung instand gehalten wird.
- (AA) 4.2.3 Qualität des ölhaltigen Brennstoffs:
- (AA) 4.2.3.1 eine Bestätigung dafür, dass die Bunkerlieferbescheinigungen, wie erforderlich, den Vorschriften von Anhang V Anlage VI MARPOL entsprechen;
- (AA) 4.2.3.2 eine Bestätigung dafür, dass die Proben für die Zwecke von MARPOL wie vorgeschrieben an Bord aufbewahrt werden und die Probenetiketten ordnungsgemäß ausgefüllt wurden oder die Proben anderweitig im Verantwortungsbereich des Schiffes aufbewahrt werden;
- (AA) 4.2.3.3 eine Bestätigung dafür, dass Unterlagen anstelle der durch (AA) 4.2.3.1 oder 4.2.3.2 erforderlichen Unterlagen an Bord verfügbar sind.
- (AA) 4.2.4 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Durchführung der jährlichen Besichtigung Folgendes umfassen:
- (AA) 4.2.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (AA) 4.2.4.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (Aln) **4.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (Aln) 4.3.1 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (Aln) 4.3.1.1 die Bestimmungen von (AA) 4.2.1.
- (Aln) 4.3.2 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (Aln) 4.3.2.1 die Bestimmungen von (AA) 4.2.2.
- (Aln) 4.3.3 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Durchführung der Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (Aln) 4.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (Aln) 4.3.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (AR) **4.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe „Allgemeines“ Abschnitt 4.5
- (AR) 4.4.1 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (AR) 4.4.1.1 die Bestimmungen von (AA) 4.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe.
- (AR) 4.4.2 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (AR) 4.4.2.1 die Bestimmungen von (AA) 4.2.2;

- (AR) 4.4.2.2 für jede Verbrennungsanlage soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (AR) 4.4.2.2.1 eine Bestätigung, falls erforderlich durch eine simulierte Prüfung oder gleichwertigen Ersatz, des zufriedenstellenden Funktionierens der Alarmanrichtungen und Sicherheitseinrichtungen.
- (AR) 4.4.3 In Bezug auf die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe soll die Durchführung der Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (AR) 4.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe.

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

- (B) **1 Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung**
- (BI) **1.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 2.1
- (BI) 1.1.1 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen Folgendes umfassen:
- (BI) 1.1.1.1 eine Untersuchung des Entwurfs und der Bauausführung (Regel B-5 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BI) 1.1.1.2 eine Untersuchung des Ballastwasser-Behandlungsplans (Regel B-1 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BI) 1.1.1.3 eine Untersuchung der Pläne für den Einbau von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWMS) (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);
- (BI) 1.1.1.4 gegebenenfalls eine Untersuchung der Pläne für den Einbau eines Prototyps von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04).
- (BI) 1.1.2 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Besichtigung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (BI) 1.1.2.1 eine Bestätigung dafür, dass der Ballastwasser-Behandlungsplan vorgelegt wurde (Regel B-1 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BI) 1.1.2.2 eine Bestätigung dafür, dass das Ballastwasser-Tagebuch vorgelegt wurde (Regel B-2 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BI) 1.1.2.3 gegebenenfalls eine Überprüfung, ob der Einbau des Prototyps von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien entsprechend dem genehmigten Programm erfolgt ist und die Ausführung des Einbaus zufriedenstellend ist (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BI) 1.1.2.4 eine Bestätigung dafür, dass Ballastwasser-Behandlungssysteme, die am oder nach dem 28. Oktober 2020 eingebaut wurden, nach Maßgabe des BWMS-Codes in der jeweils geänderten Fassung zugelassen wurden, und eine Bestätigung dafür, dass vor dem 28. Oktober 2020 eingebaute Ballastwasser-Behandlungssysteme unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien⁷² oder des BWMS-Codes in der jeweils geänderten Fassung zugelassen wurden (Absätze 1.1 und 1.2 Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (BI) 1.1.2.5 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass eine Konformitätserklärung für einen Prototyp von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien vorgelegt wurde (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04).
- (BI) 1.1.3 Wenn die in Regel D-2 beschriebene Norm für die Qualität des Ballastwassers Anwendung findet, soll die Besichtigung nach dem Einbau des Ballastwasser-Behandlungssystems (auch anzuwenden bei Einbauten auf vorhandenen Schiffen) Folgendes umfassen:

⁷² Es wird je nach Fall auf die Entschließungen MEPC.125(53), MEPC.174(58) oder MEPC.279(70) verwiesen.

- (B) 1.1.3.1 eine Bestätigung dafür, dass die Baumusterzulassungszeugnisse der Ballastwasser-Behandlungssysteme vorhanden sind (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.2 eine Bestätigung dafür, dass eine Erklärung der Verwaltung oder eines von der Verwaltung ermächtigten Labors vorgelegt wurde, die bestätigt, dass eine Baumusterzulassung für die elektrischen und elektronischen Bauteile der Ballastwasser-Behandlungssysteme in Übereinstimmung mit den in Teil 3 der Anlage der anwendbaren⁷³ Richtlinien für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (G8) enthaltenen Spezifikationen für die Umweltprüfung erteilt wurde (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.3 eine Bestätigung dafür, dass Gerätehandbücher für die wichtigsten Bauteile der Ballastwasser-Behandlungssysteme nach Maßgabe der einschlägigen EntschlieÙung⁷⁴ vorgelegt wurden (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.4 eine Bestätigung dafür, dass ein zugelassenes Betriebs- und Technisches Handbuch der schiffsspezifischen Ballastwasser-Behandlungssysteme, das eine technische Beschreibung der Ballastwasser-Behandlungssysteme, Betriebs- und Wartungsverfahren sowie Sicherungsverfahren für den Fall einer Funktionsstörung⁷⁵ enthält, oder ein Betriebs-, Wartungs- und Sicherheitshandbuch des Ballastwasser-Behandlungssystems⁷⁶ vorgelegt wurde (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.5 eine Bestätigung dafür, dass Einbauspezifikationen für die Ballastwasser-Behandlungssysteme vorgelegt wurden, zum Beispiel Einbauzeichnungs-, Leitungs- und Instrumentierungsdiagramme (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.6 eine Bestätigung dafür, dass Inbetriebnahmeverfahren für die Ballastwasser-Behandlungssysteme vorgelegt wurden (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.7 eine Bestätigung dafür, dass Verfahren zur Erst-Kalibrierung für die Ballastwasser-Behandlungssysteme vorgelegt wurden⁷⁷ (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (B) 1.1.3.8 eine Bestätigung dafür, dass ein gültiges Kalibrierungszeugnis nach Maßgabe der einschlägigen EntschlieÙung an Bord vorliegt;⁷⁸
- (B) 1.1.3.9 eine Bestätigung dafür, dass Vorrichtungen zur Probenentnahme vorhanden und so angeordnet sind, dass repräsentative Proben des Ballastwassers des Schiffes an den Einlassöffnungen der Ballastwasser-Behandlungssysteme oder an einer Stelle vor den Einleitpunkten und an anderen für die Proben-

⁷³ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁷⁴ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁷⁵ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁷⁶ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁷⁷ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁷⁸ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der EntschlieÙungen MEPC.125(53), MEPC.174(58), MEPC.279(70) oder des BWMS-Codes erteilt wurde.

- entnahme notwendigen Punkten entnommen werden können, soweit zutreffend⁷⁹ (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (BI) 1.1.3.10 eine Überprüfung, ob der Einbau des Ballastwasser-Behandlungssystems entsprechend den technischen Einbauspezifikationen erfolgt ist;
- (BI) 1.1.3.11 eine Überprüfung, ob das Ballastwasser-Behandlungssystem mit dem von der Verwaltung oder ihrem Vertreter ausgestellten Baumusterzulassungszeugnis des Ballastwasser-Behandlungssystems übereinstimmt;
- (BI) 1.1.3.12 eine Überprüfung, ob der Einbau des vollständigen Ballastwasser-Behandlungssystems entsprechend den Gerätespezifikationen des Herstellers erfolgt ist;
- (BI) 1.1.3.13 eine Überprüfung, ob sich alle betrieblichen Einlass- und Auslassöffnungen an den Stellen befinden, die in den Zeichnungen der Pump- und Leitungsvorrichtungen angegeben sind;
- (BI) 1.1.3.14 eine Überprüfung, ob die Ausführung des Einbaus zufriedenstellend ist und insbesondere Durchbrüche des Schotts oder Durchbrüche von Leitungen des Ballastsystems den entsprechenden anerkannten Normen entsprechen;
- (BI) 1.1.3.15 eine Überprüfung nach Maßgabe der einschlägigen Entschließung⁸⁰, ob die Kontroll- und Überwachungsgeräte fehlerfrei arbeiten;
- (BI) 1.1.3.16 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Aufzeichnungsgeräte für die Ballastwasser-Behandlung betriebsbereit sind und es eine ausreichende Versorgung mit Verbrauchsstoffen für die Aufzeichnungsgeräte an Bord gibt (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (BI) 1.1.3.17 eine Bestätigung des zufriedenstellenden Einbaus und Funktionierens der Ballastwasser-Behandlungssysteme einschließlich der akustischen und visuellen Alarmvorrichtungen (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (BI) 1.1.3.18 gegebenenfalls⁸¹ eine Bestätigung dafür, dass zum Schutz der Sicherheit des Schiffes und der Besatzung geeignete Umleitungen oder Umschaltregler eingebaut sind und bei einem Notfall genutzt werden und dass diese mit dem Ballastwasser-Behandlungssystem verbunden sind, so dass bei jeder Umgehung des Ballastwasser-Behandlungssystems ein Alarm ausgelöst wird. Die Umgehung soll durch die Steuer- und Überwachungseinrichtungen und im Ballastwasser-Tagebuch aufgezeichnet werden;
- (BI) 1.1.3.19 gegebenenfalls⁸² eine Überprüfung, ob die Inbetriebnahmeverfahren abgeschlossen wurden;
- (BI) 1.1.3.20 eine Überprüfung, ob eine Prüfung des Ballastwasser-Behandlungssystems unter Betriebsbedingungen auf Grundlage der Inbetriebnahmeverfahren durchgeführt wurde und ein dokumentierter Nachweis vorliegt, der durch Probenentnahme und Analyse auf Grundlage der von der Organisation entwickelten anwendbaren Richtlinien zeigt, dass das einzuleitende aufbereitete Ballastwasser die Anforderungen von Regel D-2 erfüllt;⁸³

⁷⁹ Es wird je nach Fall auf die Entschließungen MEPC.125(53), MEPC.174(58), MEPC.279(70) oder den BWMS-Code verwiesen.

⁸⁰ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der Entschließungen MEPC.125(53) oder MEPC.174(58) erteilt wurde.

⁸¹ Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der Entschließung MEPC.279(70) oder des BWMS-Codes erteilt wurde.

⁸² Gilt nur für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der Entschließung MEPC.279(70) oder des BWMS-Codes erteilt wurde.

⁸³ Es wird auf das Rundschreiben BWM.2/CIRC.70 zu den Leitlinien von 2020 für die Inbetriebnahmeprüfung von Ballastwasser-Behandlungssystemen verwiesen.

- (BI) 1.1.3.21 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass aktive Substanzen an Bord des Schiffes vorhanden sind (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18);
- (BI) 1.1.3.22 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass Dosierungsanweisungen für aktive Substanzen oder Zubereitungen an Bord des Schiffes verfügbar sind (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18).
- (BI) 1.1.4 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (BI) 1.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung ausgestellt werden.
- (BA) 1.2 **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „ Allgemeines“ Abschnitt 2.5
- (BA) 1.2.1 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (BA) 1.2.1.1 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe;
- (BA) 1.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (BA) 1.2.1.3 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung, des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser und des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (BA) 1.2.1.4 gegebenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (BA) 1.2.1.5 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁸⁴
- (BA) 1.2.1.6 gegebenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (BA) 1.2.1.7 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (BA) 1.2.1.8 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (BA) 1.2.1.9 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (BA) 1.2.1.10 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;

⁸⁴ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

A.1140(31)

- (BA) 1.2.1.11 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (BA) 1.2.1.12 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut;
- (BA) 1.2.1.13 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (BA) 1.2.1.14 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (BA) 1.2.1.15 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (BA) 1.2.1.16 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im Zeugnis festgehalten wurden;
- (BA) 1.2.1.17 eine Bestätigung dafür, dass sich der Ballastwasser-Behandlungsplan an Bord befindet (Regel B-1 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BA) 1.2.1.18 eine Prüfung, ob entsprechende Einträge im Ballastwasser-Tagebuch vorgenommen wurden (Regel B-2 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BA) 1.2.1.19 eine Sichtung der Baumusterzulassungszeugnisse von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);
- (BA) 1.2.1.20 eine Sichtung der Datensätze des Aufzeichnungsgeräts, sofern eingebaut (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);
- (BA) 1.2.1.21 eine Bestätigung dafür, dass eine Kalibrierüberprüfung nach Maßgabe des genehmigten Handbuchs und der einschlägigen Entschließung durchgeführt wurde;⁸⁵
- (BA) 1.2.1.22 gegebenfalls eine Sichtung der Konformitätserklärung für einen Prototyp von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04);
- (BA) 1.2.1.23 gegebenfalls eine Überprüfung, ob Belege dafür bestehen, dass der Prototyp von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien weiterhin nach Maßgabe des genehmigten Programms betrieben wird (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04).
- (BA) 1.2.2 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die jährliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (BA) 1.2.2.1 die Bestimmungen von (BA) 1.5, sofern zutreffend; anderenfalls
- (BA) 1.2.2.2 eine Untersuchung des Außenzustands des Ballastwasser-Behandlungssystems und eine Bestätigung, soweit praktisch durchführbar, des zufriedenstellenden Funktionierens (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);

⁸⁵ Gilt für Ballastwasser-Behandlungssysteme, für die eine Baumusterzulassung nach Maßgabe der Entschließungen MEPC.125(53), MEPC.174(58), MEPC.279(70) oder des BWMS-Codes erteilt wurde.

- (BA) 1.2.2.3 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass aktive Substanzen nach Maßgabe der Empfehlungen des Herstellers an Bord vorhanden sind (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);
- (BA) 1.2.2.4 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass Dosierungsanweisungen für aktive Substanzen oder Zubereitungen an Bord verfügbar sind (Regel D-3 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet);
- (BA) 1.2.2.5 gegebenfalls eine Untersuchung des Außenzustands des Prototyps von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien und eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, des zufriedenstellenden Funktionierens (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04).
- (BA) 1.2.3 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (BA) 1.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung bestätigt werden;
- (BA) 1.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (BIn) **1.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 2.4
- (BIn) 1.3.1 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (BIn) 1.3.1.1 die Bestimmungen von (BA) 1.2.1.
- (BIn) 1.3.2 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Zwischenbesichtigung Folgendes umfassen:
- (BIn) 1.3.2.1 die Bestimmungen von (BA) 1.2.2;
- (BIn) 1.3.2.2 eine Untersuchung des Ballastwasser-Behandlungssystems auf offensichtliche Mängel, Beschädigung oder Schäden, einschließlich eine Untersuchung der dazugehörigen Pumpen, Leitungen und Einrichtungen auf Abnutzung und Korrosion (Regeln D-3 und D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04/18 / Hinweis: diese Besichtigungsvorschrift ist nur relevant, wenn die Norm für die Qualität des Ballastwassers nach Regel D-2 Anwendung findet).
- (BIn) 1.3.3 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (BIn) 1.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung bestätigt werden;
- (BIn) 1.3.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (BR) **1.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 2.3
- (BR) 1.4.1 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:

A.1140(31)

- (BR) 1.4.1.1 die Bestimmungen von (BA) 1.2.1, mit Ausnahme der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung.
- (BR) 1.4.2 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Erneuerungsbesichtigung Folgendes umfassen:
- (BR) 1.4.2.1 die Bestimmungen von (BIn) 1.3.2;
- (BR) 1.4.2.2 gegebenenfalls eine Bestätigung, falls erforderlich durch eine simulierte Prüfung oder gleichwertigen Ersatz, des zufriedenstellenden Funktionierens des Prototyps von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien (Regel D-4 Ballastwasser-Übereinkommen 04).
- (BR) 1.4.3 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (BR) 1.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung ausgestellt werden.
- (BAd) **1.5** **Zusätzliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 2.7
- (BAd) 1.5.1 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die zusätzliche Besichtigung Folgendes umfassen:
- (BAd) 1.5.1.1 die Bestimmungen von (BI) 1.1.1.3, (BI) 1.1.1.4, (BI) 1.1.2.3, (BI) 1.1.2.4, (BI) 1.1.2.5 und (BI)1.1.3.
- (BAd) 1.5.2 In Bezug auf die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen soll die zusätzliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (BAd) 1.5.2.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis soll das Internationale Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung ausgestellt werden.

Anlage 5

Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen verbindlicher Codes

- (D) 1 **Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut**
- (DI) 1.1 **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (DI) 1.1.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (DI) 1.1.1.1 eine Bestimmung der Produkte, die auf dem Schiff befördert werden sollen, und ein Vermerken der entsprechenden besonderen Mindestanforderungen (Kap. 17 IBC-Code 12) und der übrigen besonderen Anforderungen (Kap. 15 IBC-Code 83/90/00/04);
- (DI) 1.1.1.2 eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf den Schiffstyp, die Anordnung der Ladetanks, die Ladungsbehältnisse, die Baustoffe für Tanks, die Regelung der Ladungstemperatur, die Systeme für die Lüftung der Ladetanks, die ständige Überwachung der Konzentration entzündlicher Dämpfe, die Regelung der Umgebungsbedingungen, elektrische Anlagen, Brandschutz und Feuerlöschung, Instrumentierung und Vorhandensein, Spezifikationen und Aufbewahrung der persönlichen Schutzausrüstung (Kap. 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 und 14 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.1.3 eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf Freibord und Stabilität, Speigatte und Ausgüsse unterhalb des Freiborddecks und die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DI) 1.1.1.4 eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf die Vorkehrungen auf dem Schiff (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.1.5 eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf den Ladungsumschlag (Kap. 5 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.1.6 eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf die mechanische Lüftung im Ladungsbereich (Kap. 12 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.1.7 die Bestimmungen von (NI) 2.1.1 in Anlage 3;
- (DI) 1.1.1.8 gegebenenfalls eine Untersuchung des Stabilitätsrechners (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DI) 1.1.1.9 eine Untersuchung der alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14).
- (DI) 1.1.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Besichtigung des Schiffskörpers, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (DI) 1.1.2.1 eine Bestätigung dafür, dass Tanks, die Ladung oder Ladungsreste enthalten, von Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräumen sowie von Trinkwassertanks und von Vorräten für den menschlichen Verzehr zweckmäßig

abgegrenzt sind, dass Ladeleitungen nicht durch Unterkunfts- oder Wirtschaftsräume und durch keine anderen Maschinenräume als Ladepumpenräume oder Pumpenräume führen und dass Ladungen weder im Vor- noch im Achterpiektank befördert werden (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);

- (DI) 1.1.2.2 eine Untersuchung der Lufteintritts- und sonstigen Öffnungen zu Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräumen in Hinblick auf ausreichenden Abstand zu Ladeleitungs- und Ladungslüftungssystemen sowie der Lage der Eingänge, Lufteintritts- und sonstigen Öffnungen in Hinblick auf den Ladungsbereich (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.3 eine Untersuchung der Anordnungen der Ladepumpenräume (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.4 eine Untersuchung der Zugänge zu Räumen im Ladungsbereich (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.5 eine Untersuchung der Vorrichtungen für Bilgen- und Ballastwasser und eine Bestätigung der Kennzeichnung von Pumpen und Rohrleitungen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.6 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorrichtung für das Laden und Löschen der Ladung am Bug oder am Heck unter besonderer Berücksichtigung der Lufteintrittsöffnungen und Eingänge zu Unterkunfts-, Maschinen- und Wirtschaftsräumen, der elektrischen Anlagen, Brandbekämpfungseinrichtungen und der Vorrichtungen zur Verständigung sowie eine Erprobung des ferngesteuerten Abschaltens der Ladepumpen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.7 eine Bestätigung dafür, dass die Ladetanktypen nach Maßgabe der genehmigten Pläne angeordnet sind und eingebaut wurden, eine Untersuchung des Innenzustands der Ladetanks, der Wasserballasttanks und sonstigen Räume im Ladungsbereich und eine Druckprüfung der Tankbegrenzungen (Kap. 4 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.8 eine Untersuchung der Vorrichtungen für den Ladungsumschlag und eine Bestätigung dafür, dass alle Schläuche für ihren vorgesehenen Zweck geeignet sind und gegebenenfalls baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 5 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.9 eine Untersuchung und eine Erprobung aller Heiz- und Kühlsysteme für die Ladung (Kap. 7 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.10 eine Bestätigung dafür, dass die Systeme für die Lüftung von Ladetanks nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurden (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.11 eine Bestätigung dafür, dass Flüssigkeitsstands-Alarmgeber, Überlaufregler oder Überlaufventile oder andere gleichwertige Vorrichtungen, die zur Kontrolle möglicherweise aufsteigender Flüssigkeit im Lüftungssystem eingebaut wurden, zufriedenstellend funktionieren (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.12 eine Bestätigung dafür, dass geeignete Vorkehrungen für die Entleerung von Lüftungsleitungen getroffen wurden und keine Absperrventile oder sonstigen Vorrichtungen zur Unterbrechung des Lüftungsstroms, insbesondere Absperrbleche und Blindflansche, in einzelnen Lüftungsleitungen oder am Lüftungskopf eingebaut wurden, wenn die Lüftungsleitungen zusammengefasst sind oder sich oberhalb oder unterhalb von getrennten Überdruck-Unterdruck-Ventilen mit geschlossenen Lüftungssystemen befinden (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00);

-
- (DI) 1.1.2.13 eine Bestätigung dafür, dass geeignete Vorkehrungen für primäre und sekundäre Regulierungsvorrichtungen (oder alternative Maßnahmen) für gesteuerte Tanklüftungssysteme getroffen wurden (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.14 eine Untersuchung der Anordnung der Auslassöffnungen der Leitungen hinsichtlich der Höhe über dem Wetterdeck oder der vorderen und hinteren Laufbrücke, der nächstgelegenen Luftenlassöffnung oder einer sonstigen Öffnung zu Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräumen sowie Zündquellen und eine Bestätigung dafür, dass die Hochgeschwindigkeitsventile von der zugelassene Bauart sind (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.15 gegebenenfalls eine Untersuchung des Querschnitts und der Höhe der Auslassöffnungen für das Spülen von Ladetanks mit Inertgas (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DI) 1.1.2.16 eine Untersuchung der Vorkehrungen zur Regelung der Umgebungsbedingungen, einschließlich der Verfahren zur Lagerung oder Erzeugung und Trocknung von Inertgas (Kap. 9 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.17 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen und eine Bestätigung dafür, dass gegebenenfalls besondere Werkstoffe verwendet wurden und die an gefahrgeneigten Stellen eingebauten elektrischen Anlagen, soweit zulässig, durch eine anerkannte Behörde für die zu befördernde Ladung zertifiziert wurde (Kap. 10 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.18 eine Bestätigung dafür, dass unabhängige Ladetanks eine elektrische Masseverbindung zur Außenhaut haben und alle abgedichteten Ladeleitungsverbindungen und Schlauchverbindungen eine elektrische Masseverbindung haben (Kap. 10 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.19 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.20 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für den Ladepumpenraum und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen zufriedenstellend durchgeführt wurden und die Bedienvorrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.21 eine Prüfung des Deckschaumsystems für den Ladungsbereich, einschließlich der Vorräte an Schaumkonzentrat, und eine Erprobung in Bezug darauf, ob die Mindestanzahl Wasserstrahlen mit dem vorgeschriebenen Druck aus der Feuerlöschleitung erreicht wird (siehe (EI) 1.1.3.1 in Anlage 1), wenn das System in Betrieb ist (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.22 eine Untersuchung des Systems zur ständigen Überwachung der Konzentration entzündlicher Dämpfe und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen zufriedenstellend durchgeführt wurden (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.23 eine Bestätigung dafür, dass für die zu befördernden Ladungen geeignete tragbare Feuerlöscher im Ladungsbereich vorhanden sind (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.24 eine Untersuchung und Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die mechanische Lüftung von Räumen im Ladungsbereich, die während des Ladungsumschlags üblicherweise betreten werden (Kap. 12 IBC-Code 83/90/00), insbesondere eine Prüfung, ob:
- (DI) 1.1.2.24.1 diese von einer Stelle außerhalb des Raums bedient werden können;
- (DI) 1.1.2.24.2 Warnhinweise zum Gebrauch angebracht wurden;

- (DI) 1.1.2.24.3 diese nach dem Abzugsprinzip arbeiten und Luft von unterhalb der Bodenbeplattung abziehen, es sei denn, dass im Raum stehen elektrische Motoren, durch die Ladepumpen angetrieben werden, wenn die Lüftung nach dem Zuführungsprinzip arbeitet;
- (DI) 1.1.2.24.4 die Leitungswege nicht durch Unterkunfts-, Maschinen- und Wirtschaftsräume führen und die Abluftkanäle ausreichend von Lüftungseintrittsöffnungen und sonstigen Öffnungen zu diesen Räumen entfernt sind;
- (DI) 1.1.2.24.5 an gefahrgeneigten Stellen die elektrischen Motoren, durch die Ventilatoren angetrieben werden, außerhalb der Lüftungskanäle angeordnet sind und die Ventilatoren und an deren Stelle verwendete Ventilatorkanäle von einer Funkenbildung verhindernden Bauart sind;
- (DI) 1.1.2.25 eine Untersuchung und Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die mechanische Lüftung von Räumen, die üblicherweise betreten werden, mit Ausnahme derjenigen, die unter (DI) 1.1.2.24 fallen (Kap. 12 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.26 eine Bestätigung dafür, dass Doppelböden, Kofferdämme, Kastenkiele, Rohrtunnels, Laderäume und sonstige Räume, in denen sich Ladung ansammeln kann, so belüftet werden können, dass eine gefahrlose Atmosphäre sichergestellt ist, wenn ein Betreten der Räume notwendig ist, und dass dauerhaft Lüftungswege vorhanden sind und alle Ventilatoren (DI) 1.1.2.24.5 entsprechen Kap. 12 (IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.27 eine Untersuchung der eigensicheren Systeme und Schaltkreise, die zu Messungs-, Überwachungs-, Kontroll- und Kommunikationszwecken an allen gefahrgeneigten Stellen verwendet werden (Kap. 13 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.2.28 eine Prüfung des Vorhandenseins persönlicher Schutzausrüstung (Kap. 14 IBC-Code 83/90/00), insbesondere, ob:
- (DI) 1.1.2.28.1 geeignete Schutzkleidung der für Lade- und Löscharbeiten eingesetzten Besatzungsmitglieder verfügbar ist und eine geeignete Aufbewahrung vorhanden ist;
- (DI) 1.1.2.28.2 die erforderliche Sicherheitsausrüstung und die dazugehörigen Atemschutzgeräte und Luftzufuhr und gegebenenfalls Fluchttreter und Augenschutz vorhanden sind und ordnungsgemäß gestaut sind;
- (DI) 1.1.2.28.3 Erste-Hilfe-Ausrüstung, einschließlich Tragen und Sauerstoffgerät, vorhanden ist;
- (DI) 1.1.2.28.4 Vorkehrungen dafür getroffen wurden, dass Gegengifte für die tatsächlich beförderte Ladung an Bord mitgeführt werden;
- (DI) 1.1.2.28.5 die Vorkehrungen zur Dekontamination und die Augenduschen funktionsfähig sind;
- (DI) 1.1.2.28.6 die erforderlichen Gasspürgeräte an Bord vorhanden sind und Vorkehrungen für die Versorgung der entsprechenden Gasspürröhren getroffen wurden;
- (DI) 1.1.2.28.7 die Ladungsproben zufriedenstellend aufbewahrt werden;
- (DI) 1.1.2.29 die Bestimmungen von (NI) 2.1.2 in Anlage 3;
- (DI) 1.1.2.30 eine Bestätigung dafür, dass Messpunkte beziehungsweise Sensoren an geeigneten Orten angebracht sind, damit möglicherweise gefährliche Undichtigkeiten umgehend erkannt werden können (Kap. 11.1.4 IBC-Code 07, Kap. III E 3.13 BCH-Code).
- (DI) 1.1.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Mas-

sengut soll die Prüfung, ob sich alle erforderlichen Unterlagen an Bord des Schiffes befinden, Folgendes umfassen:

- (DI) 1.1.3.1 eine Bestätigung dafür, dass ein Heft mit Angaben zur Ladung und zur Stabilität an Bord vorhanden ist, das Angaben zu den typischen Dienst- und Ballastzuständen, Bestimmungen für die Bewertung sonstiger Ladezustände, eine Zusammenfassung der Bedingungen für die Erhaltung der Schwimmfähigkeit des Schiffes sowie ausreichende Angaben enthält, um sicherzustellen, dass das Schiff in gefahrloser und seetüchtiger Art und Weise beladen und geführt werden kann (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DI) 1.1.3.2 eine Bestätigung dafür, dass Informationen über die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall unter Heranziehung der Ladungsinformationen für alle zu erwartenden Ladungsbedingungen und Veränderungen von Tiefgang und Trimm vorgelegt worden sind (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.3.3 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle vorgelegt wurde, welche die Füllungsgrade für die Ladetanks bei unterschiedlicher Dichte angibt (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.3.4 eine Bestätigung dafür, dass eine Ausfertigung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder die entsprechenden nationalen Vorschriften vorgelegt wurden (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.3.5 eine Bestätigung dafür, dass Informationen zu den chemischen und physikalischen Eigenschaften der zu befördernden Produkte vorgelegt und Vorkehrungen für bei einem Unfall zu treffenden Maßnahmen getroffen wurden (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.3.6 eine Bestätigung dafür, dass ein Handbuch zu Verfahren für Ladungsvorgänge, Tankreinigen, Gasfreimachen und Füllen mit Ballast etc. vorgelegt wurde (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00);
- (DI) 1.1.3.7 die Bestimmungen von (NI) 2.1.3 in Anlage 3;
- (DI) 1.1.3.8 eine Bestätigung dafür, dass Angaben über eventuelle Unverträglichkeiten bezüglich der Baustoffe für Tanks, Schutzauskleidung und Schutzbeschichtung an Bord vorhanden sind (Kap. 6 IBC-Code 83/04);
- (DI) 1.1.3.9 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass der Stabilitätsrechner zugelassen ist und zufriedenstellend funktioniert (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DI) 1.1.3.10 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Eignungszeugnis eingetragen wurden und wirksam angewendet werden (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14).
- (DI) 1.1.4 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
 - (DI) 1.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
- (DA) 1.2 **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (DA) 1.2.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur

Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:

- (DA) 1.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (DA) 1.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (DA) 1.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (DA) 1.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (DA) 1.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (DA) 1.2.1.6 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (DA) 1.2.1.7 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (DA) 1.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (DA) 1.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (DA) 1.2.1.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);
- (DA) 1.2.1.11 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁸⁶
- (DA) 1.2.1.12 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (DA) 1.2.1.13 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (DA) 1.2.1.14 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 Buchstabe b SOLAS 74/88);
- (DA) 1.2.1.15 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (DA) 1.2.1.16 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;

⁸⁶ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

- (DA) 1.2.1.17 eine Bestätigung dafür, dass das Heft mit Angaben zur Ladung und zur Stabilität an Bord vorhanden ist, das Angaben zu den typischen Dienst- und Ballastzuständen, Bestimmungen für die Bewertung sonstiger Ladezustände, eine Zusammenfassung der Bedingungen für die Erhaltung der Schwimmfähigkeit des Schiffes sowie ausreichende Angaben enthält, um sicherzustellen, dass das Schiff in gefahrloser und seetüchtiger Art und Weise beladen und geführt werden kann (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14) (Absatz 2.2.1 BCH-Code 85/90/00/14);
- (DA) 1.2.1.18 eine Bestätigung dafür, dass Informationen über die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall unter Heranziehung der Ladungsinformationen für alle zu erwartenden Ladungsbedingungen und Veränderungen von Tiefgang und Trimm vorgelegt worden sind (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00) (Kein Verweis auf BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.19 eine Bestätigung dafür, dass eine Tabelle vorgelegt wurde, welche die Füllungsgrade für die Ladetanks bei unterschiedlicher Dichte angibt (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00) (Kap. III, Teil G BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.20 eine Bestätigung dafür, dass eine Ausfertigung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder die entsprechenden nationalen Vorschriften vorgelegt wurden (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00) (Kap. V BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.21 eine Bestätigung dafür, dass Informationen zu den chemischen und physikalischen Eigenschaften der zu befördernden Produkte vorgelegt und Vorkehrungen für bei einem Unfall zu treffenden Maßnahmen getroffen wurden (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00) (Kap. V BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.22 eine Bestätigung dafür, dass ein Handbuch zu Verfahren für Ladungsvorgänge, Tankreinigen, Gasfreimachen und Füllen mit Ballast etc. vorgelegt wurde (Kap. 16 IBC-Code 83/90/00) (Kap. V BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass sich das Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen an Bord befindet (Kap. 16A IBC-Code 83/90/00) (Kap. VA BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.24 eine Bestätigung dafür, dass sich der bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen an Bord befindet (Regel 17 Anlage II MARPOL 04);
- (DA) 1.2.1.25 eine Bestätigung dafür, dass sich das Ladungstagebuch an Bord befindet und korrekt verwendet wird (Regel 15 Anlage II MARPOL 04);
- (DA) 1.2.1.26 eine Bestätigung dafür, dass Angaben über eventuelle Unverträglichkeiten bezüglich der Baustoffe für Tanks, Schutzauskleidung und Schutzbeschichtung an Bord vorhanden sind (Kap. 6 IBC-Code 83/04) (Kap. II, Teil G BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.1.27 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001).
- (DA) 1.2.1.28 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass der zugelassene Stabilitätsrechner an Bord verfügbar ist und zufriedenstellend funktioniert (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14);
- (DA) 1.2.1.29 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die im Eignungszeugnis eingetragenen alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität an Bord verfügbar sind und wirksam angewendet werden (Kap. 2 IBC-Code 83/90/00/14).

- (DA) 1.2.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die jährliche Besichtigung des Schiffskörpers, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (DA) 1.2.2.1 eine Bestätigung dafür, dass die Türen und Fenster des Ruderhauses und die runden und eckigen Schiffsfenster der Aufbauten und Deckshäuser, die zum Ladungsbereich hin liegen, einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIC BCH-Code 85/90/00)
- (DA) 1.2.2.2 eine Bestätigung dafür, dass sich keine Zündquellen wie Anschlagemittel und brennbare Stoffe im oder in der Nähe des Ladepumpenraums befinden, dass es keine Anzeichen für Lecks gibt und die Zugangsleitern einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIC BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass abnehmbare Rohrleitungsstücke oder andere zugelassene Geräte, die für die Ladungstrennung erforderlich sind, im Pumpenraum verfügbar sind und einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIC BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.4 eine Untersuchung aller Pumpenraumschotte auf Anzeichen für Ölverlust oder Bruchstellen und insbesondere der Dichtungseinrichtungen aller Durchführungen durch Schotte von Ladepumpenräumen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIC BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.5 eine Bestätigung dafür, dass die Fernbedienung des Lenzsystems für den Ladepumpenraum zufriedenstellend funktioniert (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIC BCH-Code 85/90);
- (DA) 1.2.2.6 eine Untersuchung der Vorrichtungen für Bilgen- und Ballastwasser und eine Bestätigung der Kennzeichnung von Pumpen und Rohrleitungen (IBC-Code 83/90/00 Kap. 3) (Kein Verweis auf BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.7 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Vorrichtungen für das Laden und Löschen der Ladung am Bug oder am Heck in Ordnung sind, und eine Erprobung der Vorrichtungen zur Verständigung und der Möglichkeiten für ein ferngesteuertes Abschalten der Ladepumpen (Kap. 3 IBC-Code 83/90/00) (Kein Verweis auf BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.8 eine Untersuchung der Vorrichtungen für den Ladungsumschlag und eine Bestätigung dafür, dass alle Schläuche für ihren vorgesehenen Zweck geeignet sind und gegebenenfalls baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 5 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IID BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.9 gegebenenfalls eine Untersuchung der Heiz- oder Kühlsysteme für die Ladung, einschließlich der Vorrichtungen für die Entnahme der Stichproben, und eine Bestätigung dafür, dass die Vorrichtungen zur Messung der Temperatur und die dazugehörigen Alarmvorrichtungen zufriedenstellend funktionieren (Kap. 7 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIF BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.10 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, der Systeme für die Lüftung von Ladetanks, einschließlich der kombinierten Überdruck-/Unterdruck-Ventile und der sekundären Regulierungsvorrichtungen zur Verhinderung von Über- beziehungsweise Unterdruck und der Flammendurchschlagssicherungen sowie gegebenenfalls der Vorrichtungen für das Spülen von Lade-

- tanks mit Inertgas (Kap. 8 IBC-Code 83/90/99/00/14) (Kap. IIE BCH-Code 85/90/99/00);
- (DA) 1.2.2.11 eine Untersuchung der Tankinhaltsmeseinrichtungen, Flüssigkeitsstands-Alarmgeber und der Ventile zur Überfüllsicherung (Kap. 8 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIE BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.12 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen für das Mitführen oder Erzeugen von genügend Gas zum Ausgleichen normaler Verluste und die Vorrichtungen für das Überwachen der ungefüllten Räume zufriedenstellend sind (Kap. 9 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIH BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.13 eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen für das Mitführen von genügend Trocknungsmitteln getroffen wurden, wenn Sikkative an Lufteintrittsöffnungen in den Tank verwendet werden (Kap. 9 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIH BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.14 eine Bestätigung dafür, dass alle elektrischen Anlagen an gefahrgeneigten Bereichen für diese Stellen geeignet sind, sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und ordnungsgemäß instand gehalten sind (Kap. 10 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIB BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.15 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für den Ladepumpenraum und des Deckschaumsystems für den Ladungsbereich und eine Bestätigung dafür, dass die Bedienvorrichtungen deutlich gekennzeichnet sind (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIE BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.16 eine Bestätigung dafür, dass der Zustand der tragbaren Feuerlöscher für die im Ladungsbereich zu befördernden Ladungen zufriedenstellend ist (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIE BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.17 eine Bestätigung dafür, dass das System zur ständigen Überwachung der Konzentration entzündlicher Dämpfe zufriedenstellend ist (Kap. 11 IBC-Code 83/90/00);
- (DA) 1.2.2.18 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, und eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die Lüftung von Räumen, die während des Ladungsumschlags üblicherweise betreten werden, sowie von sonstigen Räumen im Ladungsbereich (Kap. 12 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIA BCH-Code 85/90/00);
- (DA) 1.2.2.19 eine Bestätigung dafür, soweit praktisch durchführbar, dass die eigensicheren Systeme und Schaltkreise, die zu Messungs-, Überwachungs-, Kontroll- und Kommunikationszwecken an allen gefahrgeneigten Stellen verwendet werden, ordnungsgemäß instand gehalten sind (IBC-Code 83/90/00 Kap. 13);
- (DA) 1.2.2.20 eine Untersuchung der persönlichen Schutzausrüstung (Kap. 14 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIF BCH-Code 85/90/00), insbesondere in Hinblick darauf, dass:
- (DA) 1.2.2.20.1 die Schutzkleidung der für Lade- und Löscharbeiten eingesetzten Besatzungsmitglieder und deren Aufbewahrung einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen;
- (DA) 1.2.2.20.2 die erforderliche Sicherheitsausrüstung und die dazugehörigen Atemschutzgeräte und die dazugehörige Luftzufuhr und gegebenenfalls Fluchttreter und Augenschutz einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen und ordnungsgemäß gestaut sind;
- (DA) 1.2.2.20.3 die Erste-Hilfe-Ausrüstung, einschließlich Tragen und Sauerstoffgerät, einen zufriedenstellenden Zustand aufweist;

A.1140(31)

- (DA) 1.2.2.20.4 Vorkehrungen dafür getroffen wurden, dass Gegengifte für die tatsächlich beförderte Ladung an Bord mitgeführt werden;
- (DA) 1.2.2.20.5 die Vorkehrungen zur Dekontamination und die Augenduschen funktionsfähig sind;
- (DA) 1.2.2.20.6 die erforderlichen Gasspürgeräte an Bord vorhanden sind und Vorkehrungen für die Versorgung der entsprechenden Gasaufspürröhren getroffen wurden;
- (DA) 1.2.2.20.7 die Vorkehrungen für das Aufbewahren von Ladungsproben zufriedenstellend sind;
- (DA) 1.2.2.21 die Bestimmungen von (NA) 2.2.2 in Anlage 3;
- (DA) 1.2.2.22 eine Bestätigung dafür, dass Messpunkte beziehungsweise Sensoren an geeigneten Orten angebracht sind, damit möglicherweise gefährliche Undichtigkeiten umgehend erkannt werden können (Kap. 11.1.4 IBC-Code 07) (Kap. III, E 3.13 BCH-Code).
- (DA) 1.2.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (DA) 1.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (DA) 1.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (DIn) **1.3** **Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (DIn) 1.3.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (DIn) 1.3.1.1 die Bestimmungen von (DA) 1.2.1.
- (DIn) 1.3.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Zwischenbesichtigung des Schiffskörpers, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (DIn) 1.3.2.1 die Bestimmungen von (DA) 1.2.2;
- (DIn) 1.3.2.2 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Entleerung von Lüftungsleitungen (IBC-Code 83/90/00 Kap. 8) (BCH-Code 85/90/00 Kap. IIE);
- (DIn) 1.3.2.3 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass Rohrleitungen und unabhängige Ladetanks eine elektrische Masseverbindung zur Außenhaut haben (Kap. 10 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIB BCH-Code 85/90/00);
- (DIn) 1.3.2.4 eine generelle Untersuchung der elektrischen Anlagen und Kabel an gefährlichen Bereichen wie Ladepumpenräumen und an Ladetanks angrenzenden Bereichen, um diese auf beschädigte Anlagen, Zubehörteile und Leitungen zu prüfen; der Isolationswiderstand der Schaltkreise soll geprüft

- werden und in Fällen, wo eine ordnungsgemäße Prüfaufzeichnung gewahrt ist, erwogen werden, kürzlich erfolgte Aufzeichnungen zu akzeptieren (Kap. 10 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIB BCH-Code 85/90/00);
- (DIn) 1.3.2.5 eine Bestätigung dafür, dass Ersatzteile für mechanische Ventilatoren für den Ladungsbereich vorhanden sind (Kap. 12 IBC-Code 83/90/00) (Kap. IIIA BCH-Code 85/90/00);
- (DIn) 1.3.2.6 die Bestimmungen von (NIn) 2.3.2 in Anlage 3.
- (DIn) 1.3.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (DIn) 1.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut;
- (DIn) 1.3.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (DR) **1.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.4
- (DR) 1.4.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (DR) 1.4.1.1 die Bestimmungen von (DA) 1.2.1, mit Ausnahme des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
- (DR) 1.4.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung des Schiffskörpers, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (DR) 1.4.2.1 die Bestimmungen von (DIn) 1.3.3;
- (DR) 1.4.2.2 die Bestimmungen von (NR) 2.4.2 in Anlage 3.
- (DR) 1.4.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (DR) 1.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut oder des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
- (G) **2 Leitlinien für die Besichtigung für das Internationale Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut**

- (GI) **2.1** **Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.1
- (GI) 2.1.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der Anordnungen und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (GI) 2.1.1.1 eine Bestimmung der Produkte, die auf dem Schiff befördert werden sollen, und ein Vermerken der entsprechenden besonderen Mindestanforderungen (Kap. 19 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.2 eine Untersuchung der Pläne hinsichtlich Schiffstyp, Ladungsbehältersystem, Überwachung der Dampf Räume in Ladetanks, Aufspüren von Dämpfen/Gasen, Füllstandsanzeiger, Personenschutz, Füllgrenzen für Ladetanks und sonstigen besonderen Anforderungen (Kap. 2, 4, 6, 13, 14, 15 und 17 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.3 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf Freibord und Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14; Kap. 1,2 und 3 IS-Code);
- (GI) 2.1.1.4 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Schiffseinteilung (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.5 gegebenenfalls eine Untersuchung der genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen für die Abgrenzung des Ladungsbereichs (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14; Regel II-2/17 SOLAS 74/00/06);
- (GI) 2.1.1.6 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Prozessdruckbehälter und die Dampfdruck- und Hochdruck-Rohrleitungssysteme für flüssige Stoffe (Kap. 5 und 6 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.7 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Druck- und Temperaturregelung der Ladung (Kap. 7 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.8 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Abblasesysteme für Ladetanks (Kap. 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.9 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Überwachung der Atmosphäre im Ladungsbehältersystem (Kap. 9 IGC-Code 83/90/00);
- (GI) 2.1.1.10 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die elektrischen Anlagen (Kap. 10 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.11 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Brandschutz- und Feuerlöschschrüstung (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.12 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die künstlichen Lüftung im Ladungsbereich (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.13 eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Instrumentierungs- und Automationssysteme (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.14 gegebenenfalls eine Untersuchung der Pläne in Hinblick auf die Verwendung von Ladung als Brennstoff (Kap. 16 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.15 gegebenenfalls eine Untersuchung des Stabilitätsrechners (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.1.16 eine Untersuchung der alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14).

-
- (GI) 2.1.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Besichtigung der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der Anordnungen und der Werkstoffe während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:
- (GI) 2.1.2.1 eine Bestätigung dafür, dass die Abgrenzung im Ladungsbereich und die Anordnung der Unterkünfte-, Wirtschafts- und Maschinenräume den genehmigten Plänen entspricht (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.2 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Abgrenzung des Ladungsbereichs gemäß den gegebenenfalls in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für Erprobung und Überprüfung (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14; Regel II-2/17 SOLAS 74/00/06);
- (GI) 2.1.2.3 eine Untersuchung der Anordnungen der Lademaschinenräume und Drehkranzmodule einschließlich deren Fluchtwege (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.4 eine Bestätigung dafür, dass das manuell bedienbare Not-Abschaltsystem sowie die automatische Abschaltung der Ladepumpen und Kompressoren zufriedenstellend sind (Kap. 5 und 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.5 eine Untersuchung der Anordnung des Ladekontrollraums (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.6 eine Untersuchung der Zugänge zu Räumen im Ladungsbereich (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.7 eine Bestätigung der Vorkehrungen für Gasschleusen (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.8 eine Untersuchung der Lenz-, Ballast- und Brennstoffeinrichtungen (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.9 gegebenenfalls eine Untersuchung der Bug- und Heckladeeinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung der Lufteintrittsöffnungen und der Eingänge zu Unterkünftsräumen, Maschinenräumen und Wirtschaftsräumen, elektrischen Anlagen, Brandbekämpfungsvorkehrungen und des Kommunikationssystems zwischen dem Ladekontrollraum und dem Übergabeanschluss (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.10 eine Bestätigung dafür, dass die Ladetanks nach Maßgabe der genehmigten Pläne angeordnet und eingebaut wurden, eine Untersuchung des Innenzustands der Ladetanks, Wasserballasttanks und sonstigen Räume im Ladungsbereich, Sicherstellung, dass die entsprechende zerstörungsfreie Prüfung und Druckprüfung durchgeführt werden (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.11 für Behältersysteme mit verklebten zweiten Barrieren eine Bestätigung dafür, dass eine Dichtheitsprüfung gemäß der genehmigten Verfahren des Systemherstellers vor und nach dem ersten Herunterkühlvorgang durchgeführt wurde; bei Überschreitung der Grenzwerte des Konstrukteurs eine Bestätigung dafür, dass eine Untersuchung und zusätzliche Erprobung, zum Beispiel eine thermografische oder akustische Emissionsprüfung, durchgeführt wurde (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.12 eine Untersuchung des Gesamtverhaltens des Ladungsbehältersystems während des ersten Herunterkühlvorgangs, Belade- und Entladevorgangs der ersten Ladung und eine Bestätigung dafür, dass das System mit den Entwurfsparametern übereinstimmt; für Schiffe, die Flüssigerdgas befördern,

umfasst die Untersuchung die Beaufsichtigung des zufriedenstellenden Betriebs der folgenden Systeme, sofern vorhanden:

- (GI) 2.1.2.12.1 Gasspürsystem;
- (GI) 2.1.2.12.2 Ladekontroll- und Überwachungssysteme wie Füllstandsanzeiger, Temperaturanzeigergeräte, Druckanzeigergeräte, Ladepumpen, Kompressoren sowie eine ordnungsgemäße Überwachung der Ladungswärmetauscher, sofern in Betrieb;
- (GI) 2.1.2.12.3 Stickstofferzeuger und/oder Inertgaserzeuger;
- (GI) 2.1.2.12.4 Stickstoff-Druckregelungssysteme für Zwischenbarrierenräume, Isolierräume und sonstige ringförmige Räume;
- (GI) 2.1.2.12.5 Rückverflüssigungsanlage;
- (GI) 2.1.2.12.6 Ausrüstung, die für die Verbrennung von Ladungsdämpfen eingebaut wurde, zum Beispiel Kessel, Mehrstoffmotoren oder Gasturbinen;
- (GI) 2.1.2.12.7 Anlagen zur Heizung der Kofferdämme;
- (GI) 2.1.2.12.8 an Deck befindliche Laderohrleitungssysteme einschließlich Ausdehnungs- und Abstützungsvorrichtungen;
- (GI) 2.1.2.12.9 Höchst-Füllstands-Alarmgeber, durch Beaufsichtigung des Erhöehens des Flüssigkeitsstandes im Ladetank bis zum Alarmpunkt (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.13 eine Untersuchung des Ladungsbehältersystems auf kalte Stellen während oder unmittelbar nach der ersten Reise mit Ladung (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.14 eine Untersuchung der Lade- und Prozessrohrleitungen einschließlich gegebenenfalls Ausdehnungsvorkehrungen, Isolierung zu den Schiffsverbänden, Druckentlastungssysteme, Lenzeinrichtungen und Wasservorhangschutz, je nach Fall, und eine Durchführung einer Leck-Aufspürprüfung (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.15 eine Bestätigung dafür, dass die Anordnung der Absperrventile des Ladungssystems den genehmigten Plänen entspricht (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.16 eine Bestätigung dafür, dass alle Schläuche für Flüssigkeiten und Dämpfe für ihren vorgesehenen Zweck geeignet sind und gegebenenfalls baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.17 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Druck- und Temperaturregelung der Ladung, einschließlich der thermischen Oxidationsanlagen oder sonstigen Kühlsysteme, sofern vorhanden, und eine Bestätigung dafür, dass alle dazugehörigen Sicherheitsmaßnahmen und Alarmer zufriedenstellend sind (Kap. 7 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.18 eine Bestätigung dafür, dass die Systeme für die Lüftung von Ladetanks, einschließlich Druckentlastungssysteme und Schutzsysteme gegen Unterdruck, nach Maßgabe der genehmigten Pläne eingebaut wurden und dass die Sicherheitsventile baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.19 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Überwachung der Atmosphäre im Ladungsbehältersystem und die Überwachung der Atmosphäre von Räumen, die unabhängige Typ C-Tanks umgeben, einschließlich der Vorkehrungen zur Speicherung oder Erzeugung und Trocknung von Inertgas (Kap. 9 IGC-Code 83/90/00/14);

-
- (GI) 2.1.2.20 eine Untersuchung der elektrischen Anlagen unter besonderer Berücksichtigung der in gasgefährdeten Räumen und Zonen eingebauten explosionsgeschützten Einrichtungen (Kap. 10 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.21 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.22 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für die geschlossenen Lademaschinenräume und den geschlossenen Lademotorenraum und eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen zufriedenstellend durchgeführt wurden und die Bedienvorrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.23 eine Untersuchung der Feuerlöschleitung unter besonderer Berücksichtigung des Vorhandenseins von Anschlussstutzen und Absperrvorrichtungen, eine Prüfung, ob die zwei Wasserstrahlen alle Bereiche der Ladung und den Ladungsbehälterbereich mit dem erforderlichen Druck erreichen, und eine Erprobung der Fernstarteinrichtungen für eine Hauptfeuerlöschpumpe (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.24 eine Untersuchung und Erprobung des Wassersprühsystems zur Kühlung, zur Brandverhütung und zum Schutz der Besatzung und eine Bestätigung dafür, dass die Bedienvorrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.25 eine Untersuchung und Erprobung der Pulver-Feuerlöscheinrichtungen für den Ladungsbereich, eine Kontrolle, ob die fest eingebauten Rohrleitungen ordnungsgemäß eingebaut wurden und frei von Fremdkörpern sind, und eine Bestätigung dafür, dass die Bedienvorrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.26 eine Untersuchung des geeigneten Feuerlöschsystems für die geschlossenen Lademaschinenräume von Schiffen, die für die Beförderung einer eingeschränkten Anzahl von Ladungen bestimmt sind, und des inneren Wassersprühsystems für die Drehkranzmodule sowie eine Bestätigung dafür, dass die Einbauprüfungen zufriedenstellend durchgeführt wurden und die Bedienvorrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.27 eine Bestätigung des Vorhandenseins und eine Untersuchung der Verteilung der Brandschutzausrüstung, einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer), und des Vorhandenseins von tragbaren Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen), die von einer explosionsgeschützten Art oder eigensicher sein müssen (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14) (Regel II-2/10.10 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code);
- (GI) 2.1.2.28 eine Untersuchung und Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die künstliche Lüftung von Räumen im Ladungsbereich, die während des Ladungsumschlags üblicherweise betreten werden (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00/14), insbesondere eine Prüfung, ob:
- (GI) 2.1.2.28.1 diese von einer Stelle außerhalb des Raums bedient werden können;
- (GI) 2.1.2.28.2 Warnhinweise zum Gebrauch angebracht wurden;
- (GI) 2.1.2.28.3 diese für Ladekompressor- und Ladepumpenräume und Ladekontrollräume, wenn diese in gefährdeten Bereich liegen, fest eingebaut sind, nach dem Unterdruckprinzip arbeiten und eine Absaugung entweder aus den oberen oder den unteren Teilen des Raumes oder gegebenenfalls aus beiden Teilen ermöglichen;

- (GI) 2.1.2.28.4 diese für Räume, in denen Elektromotoren aufgestellt sind, die Ladekompressoren oder Ladepumpen antreiben, sowie andere ungefährdete Räume im Ladungsbereich, ausgenommen Räume, die Inertgasgeneratoren enthalten, nach dem Überdruckprinzip arbeiten;
- (GI) 2.1.2.28.5 Abluftkanäle ausreichend von Lufteintrittsöffnungen und sonstigen Öffnungen zu Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen oder anderen ungefährdeten Räumen entfernt sind;
- (GI) 2.1.2.28.6 Lufteintrittsöffnungen so angeordnet sind, dass die Gefahr des Wiederansaugens gefährlicher Dämpfe so gering wie möglich ist;
- (GI) 2.1.2.28.7 Lüftungskanäle von gefährdeten Bereichen nicht durch Unterkunfts-, Wirtschafts- und Maschinenräume sowie Kontrollstationen geführt sind, sofern dies nicht nach (GI) 2.1.2.36 zulässig ist;
- (GI) 2.1.2.28.8 in gefährdeten Bereichen elektrische Motoren, die Lüfter antreiben, außerhalb der Lüftungskanäle angeordnet sind, wenn die Beförderung entzündbarer Produkte vorgesehen ist, und die Lüfter und die Lüftungskanäle, die an die Lüfter anschließen, von nicht funkenbildender Bauart sind;
- (GI) 2.1.2.29 eine Untersuchung und Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die künstliche Lüftung von Räumen, die üblicherweise betreten werden, mit Ausnahme derjenigen, die unter (GI) 2.1.2.28 fallen (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.30 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung der Füllstandsanzeiger, Überfüllsicherung, Druckanzeigergeräte, Überdruckalarmgeber und gegebenenfalls Unterdruckalarmgeber sowie der Temperaturanzeigergeräte für die Ladetanks (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.31 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung des fest installierten Gas-spürsystems (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.32 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung der Anlagen zur Überwachung des Sauerstoffmangels (Kap. 13 IGC-Code 14);
- (GI) 2.1.2.33 eine Bestätigung dafür, dass zwei Sätze tragbarer Gasspürgeräte, die für die zu befördernden Ladungen geeignet sind, sowie ein geeignetes Messgerät zur Messung des Sauerstoffgehalts vorhanden sind (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.2.34 gegebenenfalls eine Untersuchung der Automationssysteme zur Bereitstellung von instrumentierten Kontroll-, Überwachungs-/Alarm- oder Sicherheitsfunktionen (Kap. 13 IGC-Code 14);
- (GI) 2.1.2.35 eine Prüfung des Vorhandenseins persönlicher Schutzausrüstung (Kap. 14 IGC-Code 83/90/00/14), insbesondere, ob:
- (GI) 2.1.2.35.1 geeignete Schutzausrüstung, einschließlich Augenschutz, zum Schutz der Besatzungsmitglieder, die für den normalen Ladungsumschlag eingesetzt werden, vorhanden und ordnungsgemäß verstaut ist;
- (GI) 2.1.2.35.2 genügend, aber mindestens drei vollständige Sätze der Sicherheitsausrüstung, die einen ausreichenden Personenschutz bieten, um den Zugang zu und das Arbeiten in einem gasgefüllten Raum zu ermöglichen, vorhanden sind und ordnungsgemäß verstaut sind;
- (GI) 2.1.2.35.3 ein ausreichender Vorrat verdichteter Luft vorhanden ist und eine voll gefüllte Reserveluftflasche, ein Atemluftkompressor und eine Füllstation vorhanden und ordnungsgemäß verstaut sind;

- (GI) 2.1.2.35.4 eine Trage und die medizinische Erste-Hilfe-Ausrüstung, einschließlich eines Sauerstoffgeräts zur Wiederbelebung, soweit vorhanden, für die zu befördernden Produkte vorhanden sind;
- (GI) 2.1.2.35.5 geeignete Atem- und Augenschutz-ausrüstung für den Fluchtfall vorhanden und ordnungsgemäß gestaut ist;
- (GI) 2.1.2.35.6 die Vorkehrungen zur Dekontamination und die Augenduschen funktionsfähig sind;
- (GI) 2.1.2.36 gegebenenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen zur Verwendung von Ladung als Brennstoff und eine Erprobung im Hinblick darauf, dass die Gaszufuhr zu Räumen, die Gasverbraucher enthalten, unterbrochen wird, wenn der Inertgasdruck in den doppelwandigen konzentrisch angeordneten Rohren abfällt oder die Sauglüftung nicht korrekt funktioniert, sowie in Hinblick darauf, dass das Gasbrennstoff-Hauptventil manuell von innerhalb des Raumes und von mindestens einer entfernt liegenden Stelle aus geschlossen werden kann (Kap. 16 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GI) 2.1.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Prüfung, ob sich alle erforderlichen Unterlagen an Bord des Schiffes befinden, Folgendes umfassen:
- (GI) 2.1.3.1 eine Bestätigung dafür, dass ein Beladungs- und Stabilitätshandbuch an Bord verfügbar ist, das Angaben zu Einzelheiten über typische Einsatzbedingungen und Ballastzustände, Angaben zur Bewertung anderer Ladefälle, eine Zusammenfassung der Ergebnisse für die Schwimmfähigkeit des Schiffes sowie ausreichende Angaben enthält, um sicherzustellen, dass das Schiff sicher und seetüchtig beladen und geführt werden kann (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14; Kap. 1, 2 und 3 IS-Code);
- (GI) 2.1.3.2 eine Bestätigung dafür, dass Informationen über die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall unter Heranziehung der Angaben über alle voraussichtlichen Ladefälle sowie Tiefgangs- und Trimbereiche vorgelegt worden sind (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.3 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für die alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Abgrenzung des Ladungsbereichs an Bord befinden (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14; Regel II-2/17 SOLAS 74/00/06);
- (GI) 2.1.3.4 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Bewertungszeugnis⁸⁷ für die Eignung von Typ C-Systemen für die Lüftung von Ladetanks vorhanden ist (Kap. 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.5 eine Bestätigung dafür, dass sich das genehmigte Dokument, in dem die höchstzulässigen Beladungsgrenzen sowie die Einstelldrücke der Sicherheitsventile angegeben sind, an Bord befindet (Kap. 15 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.6 eine Bestätigung dafür, dass erforderliche Angaben für eine sichere Beförderung der zu befördernden Produkte vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.7 eine Bestätigung dafür, dass die genehmigten Ladungsbetriebs-Handbücher, die einschlägige Verfahren für das Not-Abschaltsystem und Notmaßnahmen

⁸⁷ Es wird auf die Richtlinien für die Bewertung der Eignung von Typ C-Systemen für die Lüftung von Ladetanks (Entschließung A.829(19)) verwiesen.

- für die Trennung der Sicherheitsventile enthalten, vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 14);
- (GI) 2.1.3.8 eine Bestätigung dafür, dass eine Ausfertigung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut oder die entsprechenden nationalen Vorschriften vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.9 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass der Stabilitätsrechner zugelassen ist und zufriedenstellend funktioniert (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GI) 2.1.3.10 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität im Eignungszeugnis eingetragen wurden und wirksam angewendet werden (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GI) 2.1.4 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (GI) 2.1.4.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut.
- (GA) **2.2** **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.2
- (GA) 2.2.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (GA) 2.2.1.1 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe, des Funk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe und des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe oder des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe;
- (GA) 2.2.1.2 eine Prüfung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und eine Prüfung, ob sich eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord befindet;
- (GA) 2.2.1.3 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- (GA) 2.2.1.4 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses oder des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses;
- (GA) 2.2.1.5 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung;
- (GA) 2.2.1.6 eine Prüfung der Klassifikationszeugnisse, falls das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird;
- (GA) 2.2.1.7 eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (GA) 2.2.1.8 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser;
- (GA) 2.2.1.9 gegebenenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe;
- (GA) 2.2.1.10 gegebenenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (Regeln 6.4 und 6.5 Anlage VI MARPOL);

- (GA) 2.2.1.11 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass die Bestätigung der Einhaltung von Teil II des SEEMP vorliegt und an Bord des Schiffes verwahrt wird (Regel 5.4.5 Anlage VI MARPOL);⁸⁸
- (GA) 2.2.1.12 gegebenfalls eine Bestätigung der Gültigkeit der Konformitätserklärungen hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs (Regeln 6.6 und 6.7 Anlage VI MARPOL);
- (GA) 2.2.1.13 gegebenfalls eine Prüfung der Gültigkeit des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung;
- (GA) 2.2.1.14 eine Prüfung, ob die Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt (Regel V/14 SOLAS 74/00/12) (Regel V/13 b SOLAS 74/88);
- (GA) 2.2.1.15 eine Prüfung, ob die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ein Befähigungszeugnis entsprechend den Anforderungen des STCW-Übereinkommens besitzen;
- (GA) 2.2.1.16 eine Prüfung, ob neue Ausrüstung eingebaut wurde; wenn dies der Fall ist, eine Bestätigung dafür, dass diese vor dem Einbau genehmigt wurde und alle Änderungen im entsprechenden Zeugnis festgehalten wurden;
- (GA) 2.2.1.17 eine Bestätigung dafür, dass das Beladungs- und Stabilitätshandbuch an Bord verfügbar ist, das Einzelheiten über typische Einsatzbedingungen und Ballastzustände, Angaben zur Bewertung anderer Ladefälle, eine Zusammenfassung der Ergebnisse für die Schwimmfähigkeit des Schiffes sowie ausreichende Angaben enthält, um sicherzustellen, dass das Schiff sicher und seetüchtig beladen und geführt werden kann (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14; Kap. 1, 2 und 3 IS-Code);
- (GA) 2.2.1.18 eine Bestätigung dafür, dass Informationen über die Schwimmfähigkeit des Schiffes im Leckfall unter Heranziehung der Angaben über alle voraussichtlichen Ladefälle sowie Tiefgangs- und Trimmbereiche vorgelegt worden sind (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.19 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für die alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Abgrenzung des Ladungsbereichs an Bord befinden (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14; Regel II-2/17 SOLAS 74/00/06);
- (GA) 2.2.1.20 gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass das Bewertungszeugnis⁸⁹ für die Eignung von Typ C-Systemen für die Lüftung von Ladetanks vorhanden ist (Kap. 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.21 eine Prüfung der Logbucheinträge, um zu überprüfen, ob Änderungen an der Einstellung des Drucks der Sicherheitsventile oder sonstige Nottrennmaßnahmen im Falle des Versagens eines am Ladetank installierten Sicherheitsventils durchgeführt wurden, und eine Bestätigung dafür, dass im Ladekontrollraum und an jedem Sicherheitsventil Hinweise angebracht wurden (Kap. 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.22 eine Bestätigung dafür, dass sich das genehmigte Dokument, in dem die höchstzulässigen Beladungsgrenzen sowie die Einstelldrücke der Si-

⁸⁸ Es wird auf das Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.876) verwiesen.

⁸⁹ Es wird auf die Richtlinien für die Bewertung der Eignung von Typ C-Systemen für die Lüftung von Ladetanks (Entschließung A.829(19)) verwiesen.

- cherheitsventile angegeben sind, an Bord befindet (Kap. 15 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.23 eine Bestätigung dafür, dass erforderliche Angaben für eine sichere Beförderung der zu befördernden Produkte vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.24 eine Bestätigung dafür, dass die genehmigten Ladungsbetriebs-Handbücher, die einschlägige Verfahren für das Not-Abschaltsystem und Notmaßnahmen für die Trennung der Sicherheitsventile enthalten, vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 14);
- (GA) 2.2.1.25 eine Bestätigung dafür, dass eine Ausfertigung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut oder die entsprechenden nationalen Vorschriften vorgelegt wurden (Kap. 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.26 eine Bestätigung dafür, dass Aufzeichnungen über das Gesamtverhalten des Ladungsbehältersystems vorhanden sind (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.27 gegebenenfalls eine Bestätigung der Verfügbarkeit des Internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem (Regel 2 Anlage 4 AFS 2001);
- (GA) 2.2.1.28 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass der zugelassene Stabilitätsrechner an Bord verfügbar ist und zufriedenstellend funktioniert (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.1.29 eine Bestätigung dafür, dass im Falle einer Befreiung von der Mitführung eines Stabilitätsrechners die im Eignungszeugnis eingetragenen alternativen Möglichkeiten zur Überprüfung auf Intakt- und Leckstabilität an Bord verfügbar sind und wirksam angewendet werden (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GA) 2.2.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die jährliche Besichtigung der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der Anordnungen und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (GA) 2.2.2.1 eine Bestätigung dafür, dass die besonderen Vorkehrungen zur Erhaltung der Schwimmfähigkeit im Leckfall in Ordnung sind (Kap. 2 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.2 gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Abgrenzung des Ladungsbereichs gemäß den gegebenenfalls in den genehmigten Unterlagen festgelegten Anforderungen für Erprobung, Überprüfung und Instandhaltung (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14; Regel II-2/17 SOLAS 74/00/06);
- (GA) 2.2.2.3 eine Bestätigung dafür, dass die Brückentüren und -fenster und die runden und eckigen Schiffsfenster der Aufbauten oder Deckhäuser im Ladungsbereich einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.4 eine Untersuchung der Lademaschinenräume und Drehkranzmodule einschließlich deren Fluchtwege (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.5 eine Bestätigung dafür, dass das manuell bedienbare Not-Abschaltsystem sowie die automatische Abschaltung der Ladepumpen und Kompressoren zufriedenstellend sind (Kap. 5 und 18 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.6 eine Untersuchung des Ladekontrollraums (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.7 eine Untersuchung der Gasspürvorkehrungen für die Ladekontrollräume und der Maßnahmen, die sicherstellen, dass diese frei von Zündquellen sind,

- wenn diese Bereiche als gefährdete Bereiche eingestuft sind (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.8 eine Bestätigung dafür, dass die Vorkehrungen für Gasschleusen ordnungsgemäß instand gehalten sind (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.9 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, der Lenz-, Ballast- und Brennstoffeinrichtungen (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.10 gegebenenfalls eine Untersuchung der Bug- und Heckladeeinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung der elektrischen Anlagen, Feuerlösch-einrichtungen und des Kommunikationssystems zwischen der Ladekontrollstation und dem Übergabeanschluss (Kap. 3 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.11 eine Bestätigung dafür, dass die Abdichtungsvorrichtungen an den Gasdomen zufriedenstellend sind (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.12 eine Bestätigung dafür, dass die tragbaren oder fest eingebauten Auffangwannen oder die Deckisolierung für Ladungsleckagen in Ordnung sind (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.13 eine Untersuchung der Lade- und Prozessrohrleitungen einschließlich Ausdehnungsvorkehrungen, Isolierung zu den Schiffsverbänden, Druckentlastungssysteme, Lenzeinrichtungen und Wasservorhangschutz, je nach Fall (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00);
- (GA) 2.2.2.14 eine Bestätigung dafür, dass die Sicherheitsventile der Ladetanks und Zwischenbarrierenräume, einschließlich Sicherheitssysteme und Alarmer, zufriedenstellend sind (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.15 eine Bestätigung dafür, dass alle Schläuche für Flüssigkeiten und Dämpfe für ihren vorgesehenen Zweck geeignet sind und gegebenenfalls baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 5 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.16 eine Untersuchung der Vorkehrungen für die Druck- und Temperaturregelung der Ladung, einschließlich, sofern vorhanden, der thermischen Oxidationsanlagen und sonstigen Kühlsysteme, und eine Bestätigung dafür, dass alle dazugehörigen Sicherheitsmaßnahmen und Alarmer zufriedenstellend sind (Kap. 7 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.17 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, der Lade-, Bunker-, Ballast- und Lüftungsrohrleitungssysteme, einschließlich der Sicherheitsventile, Unterdruckbegrenzungsventile, Lüftungsmasten und Schutzsiebe, und eine Bestätigung dafür, dass die Sicherheitsventile baumusterzugelassen wurden oder mit dem Datum der Prüfung versehen sind (Kap. 5 und 8 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.18 eine Bestätigung dafür, dass Vorkehrungen für das Mitführen von genügend Inertgas zum Ausgleichen normaler Verluste getroffen wurden und Vorrichtungen für das Überwachen der Räume vorhanden sind (Kap. 9 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.19 eine Bestätigung dafür, dass der Verbrauch von Inertgas nicht die zum Ausgleichen normaler Verluste erforderliche Menge überstiegen hat, durch eine Überprüfung der Unterlagen über den Inertgasverbrauch (Kap. 9 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.20 eine Bestätigung dafür, dass die Lufttrocknungssysteme sowie Inertgassysteme zum Spülen von Zwischenbarrierenräumen und Laderäumen zufriedenstellend sind (Kap. 9 IGC-Code 83/90/00/14);

- (GA) 2.2.2.21 eine Bestätigung dafür, dass elektrische Anlagen in gefährdeten Bereichen einen zufriedenstellenden Zustand aufweisen und ordnungsgemäß instand gehalten sind (Kap. 10 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.22 eine Untersuchung der Vorkehrungen für Brandschutz und Feuerlöschung und eine Erprobung der Einrichtungen zum Fernstart einer Hauptfeuerlöschpumpe (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.23 eine Untersuchung des fest eingebauten Feuerlöschsystems für geschlossene Lademaschinenräume und den geschlossenen Ladungs-Motorenraum und eine Bestätigung dafür, dass die Bedieneinrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.24 eine Untersuchung des Wassersprühsystems zur Kühlung, zur Brandverhütung und zum Schutz der Besatzung und eine Bestätigung dafür, dass die Bedieneinrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.25 eine Untersuchung der Pulver-Feuerlöscheinrichtungen für den Ladungsbereich und eine Bestätigung dafür, dass die Bedieneinrichtung deutlich gekennzeichnet ist (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.26 eine Untersuchung des geeigneten Feuerlöschsystems für die geschlossenen Lademaschinenräume von Schiffen, die für die Beförderung einer eingeschränkten Anzahl von Ladungen bestimmt sind, und des inneren Wassersprühsystems für die Drehkranzmodule sowie eine Bestätigung dafür, dass die Bedieneinrichtungen deutlich gekennzeichnet sind (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.27 eine Bestätigung des Vorhandenseins und eine Untersuchung des Zustands der Brandschutzausrüstung, einschließlich ihrer umluftunabhängigen Atemschutzgeräte mit Druckluft (Pressluftatmer), und des Vorhandenseins von tragbaren Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen), die von einer explosionsgeschützten Art oder eigensicher sein müssen (Kap. 11 IGC-Code 83/90/00/14) (Regel II-2/10.10 SOLAS 74/00/12; Kap. 3 FSS-Code);
- (GA) 2.2.2.28 eine Untersuchung, soweit praktisch durchführbar, und eine Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die künstliche Lüftung von Räumen im Ladungsbereich, die während des Ladungsumschlags üblicherweise betreten werden (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.29 eine Untersuchung und Bestätigung des zufriedenstellenden Funktionierens der Vorkehrungen für die künstliche Lüftung von Räumen, die üblicherweise betreten werden, mit Ausnahme derjenigen, die unter (GI) 2.1.2.27 fallen (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.30 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung, soweit praktisch durchführbar, der Füllstandsanzeiger, Überfüllsicherung, Druckanzeigergeräte, Überdruckalarmgeber und gegebenenfalls Unterdruckalarmgeber sowie der Temperaturanzeigergeräte für die Ladetanks (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.31 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung des Gasspürsystems (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);
- (GA) 2.2.2.32 eine Untersuchung und gegebenenfalls Erprobung der Anlagen zur Überwachung des Sauerstoffmangels (Kap. 13 IGC-Code 14);
- (GA) 2.2.2.33 eine Bestätigung dafür, dass zwei Sätze tragbarer Gasspürgeräte, die für die zu befördernden Ladungen geeignet sind, sowie ein geeignetes Messgerät zur Messung des Sauerstoffgehalts vorhanden sind (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14);

- (GA) 2.2.2.34 gegebenfalls eine Untersuchung der Automationssysteme zur Bereitstellung von instrumentierten Kontroll-, Überwachungs-/Alarm- oder Sicherheitsfunktionen (Kap. 13 IGC-Code 14);
- (GA) 2.2.2.35 eine Prüfung des Vorhandenseins persönlicher Schutzausrüstung (Kap. 14 IGC-Code 83/90/00/14), insbesondere, ob:
- (GA) 2.2.2.35.1 geeignete Schutzausrüstung, einschließlich Augenschutz, zum Schutz der Besatzungsmitglieder, die für den normalen Ladungsumschlag eingesetzt werden, vorhanden und ordnungsgemäß verstaut ist;
- (GA) 2.2.2.35.2 genügend, aber mindestens drei vollständige Sätze der Sicherheitsausrüstung, die einen ausreichenden Personenschutz bieten, um den Zugang zu und das Arbeiten in einem gasgefüllten Raum zu ermöglichen, vorhanden sind und ordnungsgemäß verstaut sind;
- (GA) 2.2.2.35.3 ein ausreichender Vorrat verdichteter Luft vorhanden ist und eine voll gefüllte Reserveluftflasche, ein Atemluftkompressor und eine Füllstation vorhanden und ordnungsgemäß gestaut sind;
- (GA) 2.2.2.35.4 eine Trage und die medizinische Erste-Hilfe-Ausrüstung, einschließlich eines Sauerstoffgeräts zur Wiederbelebung, soweit vorhanden, für die zu befördernden Produkte vorhanden sind;
- (GA) 2.2.2.35.5 geeignete Atem- und Augenschutz-ausrüstung für den Fluchtfall vorhanden und ordnungsgemäß gestaut ist;
- (GA) 2.2.2.35.6 die Vorkehrungen zur Dekontamination und die Augenduschen funktionsfähig sind;
- (GA) 2.2.2.36 gegebenfalls eine Untersuchung der Vorkehrungen zur Verwendung von Ladung als Brennstoff und, soweit praktisch durchführbar, eine Erprobung im Hinblick darauf, dass die Gaszufuhr zu Räumen, die Gasverbraucher enthalten, unterbrochen wird, wenn der Inertgasdruck in den doppelwandigen konzentrisch angeordneten Rohren abfällt oder die Sauglüftung nicht korrekt funktioniert, sowie in Hinblick darauf, dass das Gasbrennstoff-Hauptventil manuell von innerhalb des Raumes und mindestens einer entfernt liegenden Stelle aus geschlossen werden kann (Kap. 16 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GA) 2.2.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (GA) 2.2.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
- (GA) 2.2.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (GIn) **2.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.3
- (GIn) 2.3.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (GIn) 2.3.1.1 die Bestimmungen von (GA) 2.2.1.
- (GIn) 2.3.2 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut

- soll die Zwischenbesichtigung der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der Anordnungen und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
- (GIn) 2.3.2.1 die Bestimmungen von (GA) 2.2.2;
 - (GIn) 2.3.2.2 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass Rohrleitungen und unabhängige Ladetanks eine elektrische Masseverbindung zur Außenhaut haben (Kap. 10 IGC-Code 83/90/00/14);
 - (GIn) 2.3.2.3 eine generelle Untersuchung der elektrischen Anlagen und Kabel in gefährdeten Bereichen und Zonen wie Lademaschinenräumen und an Ladetanks angrenzenden Bereichen, um diese auf beschädigte Anlagen, Zubehörteile und Leitungen zu prüfen; der Isolationswiderstand der Schaltkreise soll geprüft werden und in Fällen, wo eine ordnungsgemäße Prüfaufzeichnung gewahrt ist, erwogen werden, kürzlich erfolgte Aufzeichnungen zu akzeptieren (Kap. 10 IGC-Code 83/90/00);
 - (GIn) 2.3.2.4 eine Bestätigung dafür, dass Ersatzteile für mechanische Lüfter für den Ladungsbereich vorhanden sind (Kap. 12 IGC-Code 83/90/00);
 - (GIn) 2.3.2.5 eine Bestätigung dafür, dass vorhandene Heizeinrichtungen für Stahlkonstruktionen zufriedenstellend sind;
 - (GIn) 2.3.2.6 eine Bestätigung dafür, dass die Höchst-Füllstands-Alarmgeber der Ladetanks ordnungsgemäß funktionieren, indem das Erhöhen des Flüssigkeitsstandes im Ladetank bis zum Alarmpunkt bei der ersten Gelegenheit einer vollen Beladung nach jedem Eindocken beaufsichtigt wird (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GIn) 2.3.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (GIn) 2.3.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut;
 - (GIn) 2.3.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (GR) **2.4 Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.4
- (GR) 2.4.1 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
 - (GR) 2.4.1.1 die Bestimmungen von (GA) 2.2.1, mit Ausnahme des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut.
 - (GR) 2.4.2. In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung der Bauausführung, der Ausrüstung, der Einrichtungen, der Anordnungen und der Werkstoffe Folgendes umfassen:
 - (GR) 2.4.2.1 die Bestimmungen von (GIn) 2.3.2;
 - (GR) 2.4.2.2. eine Untersuchung der Isolierung und der Abstützungsvorrichtungen der Ladetanks und eine Bestätigung dafür, dass die zweite Barriere weiterhin wirksam ist (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);
 - (GR) 2.4.2.3 eine Untersuchung des Innenzustands ausgewählter Ladetanks (Kap. 4 IGC-Code 83/90/00/14);

- (GR) 2.4.2.4 eine Bestätigung dafür, dass die Höchst-Füllstands-Alarmgeber der Lade-tanks ordnungsgemäß funktionieren, indem das Erhöhen des Flüssigkeits-standes im Ladetank bis zum Alarmpunkt bei der ersten Gelegenheit einer vollen Beladung nach jedem Eindocken beaufsichtigt wird⁹⁰ (Kap. 13 IGC-Code 83/90/00/14).
- (GR) 2.4.3 In Bezug auf die Einhaltung des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (GR) 2.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Internationalen Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung verflüs-sigter Gase als Massengut.
- (W) **3 Leitlinien für die Besichtigung für das Zeugnis für Polarschiffe, die über diejenigen für die SOLAS-Zeugnisse hinausgehen**
- (WI) **3.1 Erstmalige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Absatz 5.13.3.1
- (WI) 3.1.1 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schif-fe, die in Polargewässern verkehren, soll die Untersuchung der Pläne und Ausführungen des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung Folgendes umfassen:
- (WI) 3.1.1.1 für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Bestätigung dafür, dass die Betriebstemperatur, für die die durch diesen Code geforderten Systeme und Einrichtungen ausgelegt sind, mit der für das Schiff festgelegten polaren Einsatztemperatur konsistent ist (Teil I-A/Absatz 1.4.2 Polar Code);
(Zusatz zu PI, CI, EI, RI)
- (WI) 3.1.1.2 für Schiffe, die bei niedriger Lufttemperatur eingesetzt werden, eine Bestäti-gung dafür, dass die längste Einsatzzeit, für die die Überlebenssysteme und Ausrüstungen ausgelegt sind, mit der für das Schiff bei der polaren Einsatz-temperatur erwarteten Höchstdauer bis zur Rettung konsistent ist (Teil I-A/ Absatz 1.4.3 Polar Code);
(Zusatz zu PI, EI, RI)
- (WI) 3.1.1.3 eine Überprüfung der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten des Schiffes und seiner Ausrüstung (Teil I-A/Abschnitt 1.5 Polar Code);
(Zusatz zu PI, CI, EI, RI)
- (WI) 3.1.1.4 eine Untersuchung der Pläne und Ausführungen für Werkstoffe von Bau-teilen und Verbänden des Schiffes, die der Kälte ausgesetzt sind, und eine Bestätigung dafür, dass die Werkstoffe und Verbände der polaren Einsatz-temperatur und den Normen der Eisverstärkung entsprechen, wo dies für die Kategorie des Schiffes verlangt wird (Teil I-A/Absätze 3.3.1 und 3.3.2 Polar Code);
(Zusatz zu PI, CI)
- (WI) 3.1.1.5 eine Untersuchung der Stabilitätsangaben, gegebenenfalls einschließlich der Angaben zur Leckstabilität und, sofern zutreffend, der Ladungsrechner, wobei die Stabilitätsberechnungen einen Vereisungszuschlag enthalten (Teil I-A/Absätze 4.3.1.1 und 4.3.2 Polar Code);
(Zusatz zu PI, CI)
- (WI) 3.1.1.6 eine Untersuchung, ob Strukturen und Anlagen im Hinblick darauf ausgelegt sind, den Ansatz von Eis auf ein Mindestmaß zu beschränken (Teil I-A/Absatz 4.3.1.2.1 Polar Code);
(Zusatz zu PI, CI)

⁹⁰ Es wird auf die Einheitliche Auslegung von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch die Entschließung MSC.370(93) geänderten Fassung) (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1590) verwiesen.

A.1140(31)

- (WI) 3.1.1.7
(Zusatz zu PI, CI) eine Untersuchung, ob das Schiff mit wirksamen Möglichkeiten zum Entfernen von Eis ausgerüstet ist, wie sie von der Verwaltung verlangt werden (Teil I-A/Absatz 4.3.1.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.8
(Zusatz zu PI, CI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeanatz um Luken und Türen herum. Für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern des Gefrierens oder übermäßiger Viskosität von Flüssigkeiten für hydraulisch betriebene Luken und Türen, wie im PWO-Handbuch angegeben (Teil I-A/Absätze 5.3.1 und 5.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.9
(Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Bestätigung dafür, dass wasserdichte und wetterdichte Türen, Luken und Verschlussvorrichtungen, die nicht innerhalb einer bewohnbaren Umgebung liegen und auf See zugänglich sein müssen, so ausgelegt sind, dass sie von Personal bedient werden können, das schwere Winterkleidung einschließlich dicker Fäustlinge trägt (Teil I-A/Absätze 5.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.10
(Zusatz zu PI, CI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Schutz von Maschinenanlagen und zugehörigen Einrichtungen gegen die Auswirkung von Eisansatz und/oder Ansammlung von Schnee, Ansaugen von Eis aus dem Seewasser, Gefrieren und erhöhter Viskosität von Flüssigkeiten, Seewasser-Eintrittstemperatur und Ansaugen von Schnee sowie eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Seewasserversorgung von Maschinen so ausgelegt ist, dass das Ansaugen von Eis verhindert wird (Teil I-A/Absätze 6.3.1.1, 6.3.1.2 und 6.3.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.11
(Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Bestätigung dafür, dass freiliegende Maschinen- und Elektroanlagen und -vorrichtungen bei der polaren Einsatztemperatur funktionieren (Teil I-A/Absatz 6.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.12
(Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Bestätigung dafür, dass Möglichkeiten bestehen, die sicherstellen, dass die Verbrennungsluft für Verbrennungsmotoren, die wesentliche Maschinen antreiben, auf einer Temperatur gehalten wird, die den Vorgaben des Motorenherstellers entspricht (Teil I-A/Absatz 6.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.13
(Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf die Werkstoffe von freiliegenden Maschinen und Fundamenten zur Bestätigung dafür, dass die Werkstoffe gemäß den anwendbaren Normen unter Berücksichtigung der polaren Einsatztemperatur und der geforderten Eisverstärkung genehmigt sind (Teil I-A/Absatz 6.3.2.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.14
(Zusatz zu PI, CI) eine Untersuchung der Pläne und Ausführungen der Dimensionierung von Propellerblättern, der Antriebswelle, der Rudereinrichtung und von sonstigen Anhängen zur Bestätigung dafür, dass sie gegebenenfalls gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung, genehmigt sind, wo dies für die Kategorie des Schiffes verlangt wird (Teil I-A/Absatz 6.3.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.15
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Bauteile von Brandschutzsystemen und -einrichtungen, sofern sie an freiliegenden Stellen angebracht sind, gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten gegen Eisansatz und Ansammlung von Schnee geschützt sind (Teil I-A/Absatz 7.2.1.1 Polar Code);

-
- | | | |
|------|-----------------------------------|--|
| (WI) | 3.1.1.16
(Zusatz zu
PI, EI) | gegebenenfalls eine Untersuchung der Ausführungen von Brandschutzsystemen und -einrichtungen im Hinblick auf die Bedienbarkeit durch Personen, die voluminöse und die Bewegungsfreiheit einschränkende Kleidung für kalte Witterung, einschließlich Handschuhen, tragen (Teil I-A/Absatz 7.2.1.3 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.17
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeansatz an Zugängen zu Brandschutzsystemen und -einrichtungen, Fluchtwegen, Sammelplätzen, Einbootungsbereichen, Überlebensfahrzeugen, deren Ausstattungsrichtungen und am Zugang zu Überlebensfahrzeugen gemäß dem PWO-Handbuch (Teil I-A/Absätze 7.2.1.4 und 8.3.1.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.18
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Bestätigung dafür, dass das Feuerlöschmittel für den vorgesehenen Einsatz geeignet ist (Teil I-A/Absatz 7.2.1.5 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.19
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Bauteile von Brandschutzsystemen und -einrichtungen so ausgelegt sind, dass ihre Verfügbarkeit und Wirksamkeit bei der polaren Einsatztemperatur gewährleistet ist (Teil I-A/Absatz 7.2.2.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.20
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Absperr- und Druck/Vakuumventile an freiliegenden Stellen vor Eisansatz geschützt sind und jederzeit zugänglich bleiben (Teil I-A/Absatz 7.3.1.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.21
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle tragbaren Nachrichtenübermittlungsgeräte (Senden/Empfangen) bei der polaren Einsatztemperatur betriebsfähig sind (Teil I-A/Absatz 7.3.1.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.22
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Feuerlöschpumpen einschließlich Notfeuerlöschpumpen, Wassernebel- und Wassersprühumpen in Abteilungen untergebracht sind, deren Temperatur oberhalb des Gefrierpunktes gehalten wird (Teil I-A/Absätze 7.3.2.1 und 7.3.2.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.23
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung des Verlaufs der Hauptfeuerlöschleitung im Hinblick darauf, dass freiliegende Abschnitte abgesperrt werden könnten und Möglichkeiten zum Entleeren freiliegender Abschnitte bestehen und, wo sich fest eingebaute Feuerlöschanlagen auf Wasserbasis in einem von den Hauptfeuerlöschpumpen getrennten Raum befinden und einen eigenen Seesauger nutzen, eine Bestätigung dafür, dass dieser Seesauger von Eisansammlungen befreit werden kann (Teil I-A/Absätze 7.3.2.2 und 7.3.2.4 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.24
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Brandschutzausrüstungen an warmen Stellen auf dem Schiff gelagert werden (Teil I-A/Absatz 7.3.2.3 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.25
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass tragbare und fahrbare Feuerlöscher gegen Frost geschützt sind und eine Bestätigung dafür, dass frostgefährdete Orte mit Feuerlöschern versehen sind, die bei der polaren Einsatztemperatur eingesetzt werden können (Teil I-A/Absatz 7.3.3.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.1.26
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung der Pläne im Hinblick auf die Werkstoffe von freiliegenden Brandschutzsystemen und eine Bestätigung dafür, dass sie gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung genehmigt sind (Teil I-A/Absatz 7.3.3.2 Polar Code); |

A.1140(31)

- (WI) 3.1.1.27
(Zusatz zu PI, EI) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die freiliegenden Fluchtwege so gestaltet sind, dass Personen, die geeignete Polarkleidung tragen, bei deren Benutzung nicht behindert werden (Teil I-A/Absatz 8.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.28
(Zusatz zu PI, EI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedrigen Lufttemperaturen vorgesehen sind, eine Untersuchung, ob die Einbootungsvorrichtungen ausreichend sind, wobei jegliche Auswirkung von Personen, die zusätzliche Polarkleidung tragen, umfassend zu berücksichtigen ist (Teil I-A/Absatz 8.3.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.29
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Gewährleistung einer sicheren Evakuierung von Personen, einschließlich eines sicheren Ausbringens von Überlebensausrüstung beim Einsatz in eisbedeckten Gewässern oder gegebenenfalls unmittelbar auf das Eis (Teil IA/Absatz 8.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.30
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass vom Polar Code geforderte Rettungsmittel und -vorrichtungen, falls diese Vorrichtungen verwenden, die eine Energiequelle benötigen, in der Lage sind, unabhängig von der Hauptenergiequelle des Schiffes zu funktionieren (Teil I-A/Absatz 8.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.31
(Zusatz zu PI) für Fahrgastschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten für jede Person an Bord ein Eintauchanzug der isolierten Art von passender Größe oder ein Wärmeschutzhilfsmittel bereitgestellt ist (Teil I-A/Absätze 8.3.3.1.1 und 8.3.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.32
(Zusatz zu EI) für Frachtschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Eintauchanzüge der Bordausrüstung von isolierter Art sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.33
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass bei Schiffen, die für einen Einsatz bei ausgedehnten Phasen von Dunkelheit vorgesehen sind, in jedem Rettungsboot für einen Dauereinsatz geeignete Scheinwerfer zur Verfügung stehen, um das Erkennen von Eis zu erleichtern (Teil I-A/Absatz 8.3.3.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.34
(Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass die Rettungsboote ordnungsgemäß von teilweise oder vollständig geschlossener Bauart sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.35
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass, sofern gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten persönliche oder Gruppen-Überlebensausrüstung erforderlich ist, persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstungen für 110 v. H. der Personen an Bord an leicht zugänglichen Stellen lagern; dass die Behälter für Gruppen-Überlebensausrüstung dafür ausgelegt sind, leicht über das Eis bewegt werden zu können und schwimmfähig zu sein und dass Möglichkeiten bestehen, die sicherstellen, dass persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung nach Verlassen des Schiffes zugänglich ist (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.2, 8.3.3.3.3.1 bis 8.3.3.3.3.4 Polar Code);

-
- (WI) 3.1.1.36
(Zusatz zu
PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass das Überlebensfahrzeug und die Aussetzvorrichtungen ausreichend bemessen sind, um die zusätzliche persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung aufnehmen zu können, falls sie benötigt und zusätzlich zu Personen im Überlebensfahrzeug mitgeführt wird und dass adäquate Notrationen für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.5 und 8.3.3.3.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.37
(Zusatz zu
PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass die Anweisungen für Fahrgäste zur Benutzung der persönlichen Überlebensausrüstung und zu den in einem Notfall zu ergreifenden Maßnahmen an Bord zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.6 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.38
(Zusatz zu
PI, EI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Empfangen und Anzeigen der Angaben zu den Eisverhältnissen im Einsatzgebiet (Teil I-A/Absatz 9.3.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.39
(Zusatz zu
PI, EI) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind und Eisverstärkung haben, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass entweder zwei voneinander unabhängige Echolotanlagen zur Verfügung stehen oder eine Echolotanlage mit zwei voneinander unabhängigen Wandlern zur Verfügung steht (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.40
(Zusatz zu
PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass freie Sicht nach hinten gegeben ist und für vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe mit einer Länge von weniger als 55 Metern eine Bestätigung dafür, dass die Kommandobrücke mit Frontfenstern versehen ist, die eine klare Sicht ermöglichen (Regel V/22.1.9.4 SOLAS 74/00, Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.41
(Zusatz zu
PI, EI) wo wahrscheinlich Eisansatz auftritt, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern der Anlagerung von Eis an Antennen, die zur Navigation und Nachrichtenübermittlung benötigt werden (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.42
(Zusatz zu
PI, EI) für eisverstärkte Schiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Messfühler von entweder durch SOLAS oder durch den Code geforderter Navigationsausrüstung, die unterhalb des Schiffskörpers herausragen, gegen Eis geschützt sind (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.43
(Zusatz zu
PI, EI) bei Schiffen der Kategorie A und B, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind, eine Untersuchung der Anordnungen der Brückennocken im Hinblick auf den Schutz der Navigationseinrichtung und des Bedienungs-personals (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.44
(Zusatz zu
PI, EI) eine Untersuchung der zwei nicht auf Magnetismus beruhenden Einrichtungen zur Angabe des Kurswinkels, sowie für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, in Breiten von mehr als 80 Grad vorzudringen, eine Untersuchung des mindestens einen an die Hauptenergiequelle des Schiffes und an die Notenergiequelle angeschlossenen GNSS-Kompasses oder gleichwertigen Ersatzes (Teil I-A/Absätze 9.3.2.2.1 und 9.3.2.2.2 Polar Code);

- (WI) 3.1.1.45
(Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass, falls das Schiff nicht ausschließlich bei 24 Stunden Tageslicht eingesetzt wird, die Ausrüstung zwei fernbedient schwenkbare, engstrahlende Suchscheinwerfer enthält, die von der Brücke aus gesteuert einen Winkel von 360 Grad ausleuchten können, oder andere Möglichkeiten zur optischen Erkennung von Eis, sowie für Schiffe, die an Einsätzen mit einem Eisbrechergeleit beteiligt sein könnten, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass ein von Hand einschaltbares, von hinten sichtbares rotes Blitzlicht verfügbar ist, um anzuzeigen, wenn das Schiff zum Stillstand gekommen ist (Teil I-A/Absätze 9.3.3.1 und 9.3.3.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.46
(Zusatz zu PI, RI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung an Bord die Fähigkeit zur Nachrichtenübermittlung von Schiff zu Schiff und von Schiff zu Land hat, wobei die Beschränkungen von Nachrichtenübermittlungssystemen in hohen geographischen Breiten und bei der erwarteten niedrigen Temperatur zu berücksichtigen sind (Teil I-A/Absatz 10.3.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.47
(Zusatz zu PI, RI) für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, andere Schiffe als Eisbrecher zu geleiten, eine Untersuchung des nach hinten weisend montierbaren Schallsignalsystems (Teil I-A/Absatz 10.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.48
(Zusatz zu PI, RI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Senden und Empfangen von Funkmeldungen vor Ort und zur Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen (SAR) einschließlich des Betriebs auf Flugfunkfrequenzen und eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung eine wechselseitige Sprach- und Datenkommunikation mit einem funkärztlichen Beratungsdienst (TMAS, Telemedical Assistance Service) ermöglicht (Teil I-A/Absätze 10.3.1.3 und 10.3.1.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.49
(Zusatz zu PI, RI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass jedes Bereitschaftsboot und Rettungsboot in der Lage ist, mit Vorrichtungen zum Senden von Notalar-men, Ortungssignalen und Funkmeldungen vor Ort versehen zu werden (Teil I-A/Absatz 10.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.50
(Zusatz zu PI, RI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Fähigkeiten aller sonstigen Überlebensfahrzeuge zum Senden von Signalen zur Ortung und zur Nachrichtenübermittlung (Teil I-A/Absatz 10.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.51
(Zusatz zu PI, RI) eine Bestätigung dafür, dass an Bord Arbeitsabläufe bestehen, die für die Verfügbarkeit der Pflichtausrüstung zur Nachrichtenübermittlung zum Gebrauch in Überlebensfahrzeugen, einschließlich der Verfügbarkeit von Batteriestrom für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung, sorgen (Teil I-A/Absatz 10.3.2.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.1.52
(Zusatz zu PI, CI, EI, RI) gegebenenfalls eine Untersuchung der genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen (Regel XIV/4 SOLAS 74/00/14).
- (WI) 3.1.2 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Besichtigung des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung während des Baus und nach dem Einbau Folgendes umfassen:

-
- (WI) 3.1.2.1
(Zusatz zu
PI, CI, EI, RI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Prüfung der Zeugnisse oder gleichwertigen Dokumente der durch diesen Code geforderten Systeme und Einrichtungen im Hinblick auf die Konsistenz mit der für das Schiff festgelegten polaren Einsatztemperatur (Teil I-A/Absatz 1.4.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.2
(Zusatz zu
PI, EI, RI) für Schiffe, die bei niedriger Lufttemperatur eingesetzt werden, eine Prüfung der Zeugnisse oder gleichwertigen Dokumente der Überlebenssysteme und -einrichtungen im Hinblick auf die Konsistenz mit der erwarteten Höchstdauer bis zur Rettung bei der polaren Einsatztemperatur (Teil I-A/Absatz 1.4.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.3
(Zusatz zu
PI, CI) eine Untersuchung der Werkstoffe der Bauteile, die der Kälte ausgesetzt sind, und der Verbände des Schiffes gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung, wo dies für die Kategorie des Schiffes verlangt wird (Teil I-A/Absätze 3.3.1 und 3.3.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.4
(Zusatz zu
PI, CI) eine Untersuchung, ob Strukturen und Anlagen im Hinblick darauf ausgelegt sind, den Ansatz von Eis auf ein Mindestmaß zu beschränken (Teil I-A/Absatz 4.3.1.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.5
(Zusatz zu
PI, CI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen von Eis, wie sie von der Verwaltung verlangt und im PWO-Handbuch angegeben werden (Teil I-A/Absatz 4.3.1.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.6
(Zusatz zu
PI, CI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeanatz um Luken und Türen herum und gegebenenfalls eine Erprobung der Funktionsfähigkeit des elektrischen Begleitheizungssystems zum Schutz von Türen und Luken gegen Einfrieren. Für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern des Gefrierens oder übermäßiger Viskosität von Flüssigkeiten für hydraulisch betriebene Luken und Türen, wie im PWO-Handbuch angegeben (Teil I-A/Absätze 5.3.1 und 5.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.7
(Zusatz zu
PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die wasserdichten und wetterdichten Türen, Luken und Verschlussvorrichtungen, die nicht innerhalb einer bewohnbaren Umgebung liegen und auf See zugänglich sein müssen, von Personal bedient werden können, das schwere Winterkleidung einschließlich dicker Fäustlinge trägt (Teil I-A/Absatz 5.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.8
(Zusatz zu
PI, CI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Schutz von Maschinenanlagen und zugehörigen Einrichtungen gegen die Auswirkung von Eisansatz und/oder Ansammlung von Schnee, Ansaugen von Eis aus dem Seewasser, Gefrieren und erhöhter Viskosität von Flüssigkeiten, Seewasser-Eintrittstemperatur und Ansaugen von Schnee sowie eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Seewasserversorgung von Maschinen so ausgelegt ist, dass das Ansaugen von Eis verhindert wird (Teil I-A/Absätze 6.3.1.1, 6.3.1.2 und 6.3.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.9
(Zusatz zu
PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Bestätigung dafür, dass freiliegende Maschinen- und Elektroanlagen und -vorrichtungen bei der polaren Einsatztemperatur funktionieren (Teil I-A/Absatz 6.3.2.1 Polar Code);

- (WI) 3.1.2.10 (Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung und Erprobung der Möglichkeiten zur Sicherstellung, dass die Verbrennungsluft für Verbrennungsmotoren, die wesentliche Maschinen antreiben, auf einer Temperatur gehalten wird, die den Vorgaben des Motorenherstellers entspricht (Teil I-A/Absatz 6.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.11 (Zusatz zu PI, CI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Zeugnisse oder gleichwertigen Dokumente für die Werkstoffe von freiliegenden Maschinen und Fundamenten gemäß den anwendbaren Normen unter Berücksichtigung der polaren Einsatztemperatur und der geforderten Eisverstärkung (Teil I-A/Absatz 6.3.2.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.12 (Zusatz zu PI, CI) eine Untersuchung der Dimensionierung von Propellerblättern, der Antriebswelle, der Rudereinrichtung und der sonstigen Anhänge, gegebenenfalls gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung, wo dies für die Kategorie des Schiffes verlangt wird (Teil I-A/Absatz 6.3.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.13 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Bauteile von Brandschutzsystemen und -einrichtungen, sofern sie an freiliegenden Stellen angebracht sind, gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten gegen Eisansatz und Ansammlung von Schnee geschützt sind (Teil I-A/Absatz 7.2.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.14 (Zusatz zu PI, EI) gegebenenfalls eine Untersuchung der Brandschutzsysteme und -einrichtungen im Hinblick auf die Bedienbarkeit durch Personen, die voluminöse und die Bewegungsfreiheit einschränkende Kleidung für kalte Witterung, einschließlich Handschuhen, tragen (Teil I-A/Absatz 7.2.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.15 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeanatz an Zugängen zu Brandschutzsystemen und -einrichtungen, Fluchtwegen, Sammelplätzen, Einbootungsbereichen, Überlebensfahrzeugen, deren Ausstattungsgegenstände und am Zugang zu Überlebensfahrzeugen gemäß dem PWO-Handbuch (Teil I-A/Absätze 7.2.1.4 und 8.3.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.16 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass das Feuerlöschmittel für den vorgesehenen Einsatz geeignet ist (Teil I-A/Absatz 7.2.1.5 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.17 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Bauteile von Brandschutzsystemen und -einrichtungen so ausgelegt sind, dass ihre Verfügbarkeit und Wirksamkeit bei der polaren Einsatztemperatur gewährleistet ist (Teil I-A/Absatz 7.2.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.18 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Absperr- und Druck/Vakuumventile an freiliegenden Stellen vor Eisansatz geschützt sind und jederzeit zugänglich bleiben (Teil I-A/Absatz 7.3.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.19 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle tragbaren Nachrichtenübermittlungsgeräte (Senden/Empfangen) bei der polaren Einsatztemperatur betriebsfähig sind (Teil I-A/Absatz 7.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.20 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Feuerlöschpumpen einschließlich Notfeuerlöschpumpen, Wasserdampf- und Wassersprühpumpen in Abteilungen untergebracht sind, deren Temperatur oberhalb des Gefrierpunktes gehalten wird (Teil I-A/Absätze 7.3.2.1 und 7.3.2.2 Polar Code);

-
- | | | |
|------|-----------------------------------|--|
| (WI) | 3.1.2.21
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung des Verlaufs der Hauptfeuerlöschleitung im Hinblick darauf, dass freiliegende Abschnitte abgesperrt werden könnten und Möglichkeiten zum Entleeren freiliegender Abschnitte bestehen und, wo sich fest eingebaute Feuerlöschanlagen auf Wasserbasis in einem von den Hauptfeuerlöschpumpen getrennten Raum befinden und einen eigenen Seesauger nutzen, eine Bestätigung dafür, dass dieser Seesauger von Eisansammlungen befreit werden kann (Teil I-A/Absätze 7.3.2.2 und 7.3.2.4 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.22
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Brandschutzausrüstungen an warmen Stellen auf dem Schiff gelagert werden (Teil I-A/Absatz 7.3.2.3 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.23
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass tragbare und fahrbare Feuerlöscher gegen Frost geschützt sind und eine Bestätigung dafür, dass frostgefährdete Orte mit Feuerlöschern versehen sind, die bei der polaren Einsatztemperatur eingesetzt werden können (Teil I-A/Absatz 7.3.3.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.24
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung der freiliegenden Brandschutzsysteme gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung (Teil I-A/Absatz 7.3.3.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.25
(Zusatz zu
PI, EI) | für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind, eine Bestätigung dafür, dass die freiliegenden Fluchtwege für eine Nutzung durch Personen, die geeignete Polarkleidung tragen, eingerichtet sind (Teil I-A/Absatz 8.3.1.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.26
(Zusatz zu
PI, EI) | für Schiffe, die für den Einsatz bei niedrigen Lufttemperaturen vorgesehen sind, eine Bestätigung der Einbootungsvorrichtungen unter umfassender Berücksichtigung von Personen, die zusätzliche Polarkleidung tragen (Teil I-A/Absatz 8.3.1.3 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.27
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Gewährleistung einer sicheren Evakuierung von Personen, einschließlich eines sicheren Ausbringens von Überlebensausrüstung beim Einsatz in eisbedeckten Gewässern oder gegebenenfalls unmittelbar auf das Eis (Teil IA/Absatz 8.3.2.1 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.28
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Untersuchung und Erprobung im Hinblick darauf, dass vom Polar Code geforderte Rettungsmittel und -vorrichtungen, falls diese Vorrichtungen verwenden, die eine Energiequelle benötigen, in der Lage sind, unabhängig von der Hauptenergiequelle des Schiffes zu funktionieren (Teil I-A/Absatz 8.3.2.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.29
(Zusatz zu
PI) | für Fahrgastschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten für jede Person an Bord ein Eintauchanzug der isolierten Art von passender Größe oder ein Wärmeschutzhilfsmittel bereitgestellt ist (Teil I-A/Absätze 8.3.3.1.1 und 8.3.3.1.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.30
(Zusatz zu
EI) | für Frachtschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Eintauchanzüge der Bordausrüstung von isolierter Art sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.1.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.31
(Zusatz zu
PI, EI) | für Schiffe, die für einen Einsatz bei ausgedehnten Phasen von Dunkelheit vorgesehen sind, eine Untersuchung und Erprobung der für jedes Rettungsboot bereitgestellten, für einen Dauereinsatz geeigneten Scheinwerfer zum Erleichtern des Erkennens von Eis (Teil I-A/Absatz 8.3.3.2 Polar Code); |
| (WI) | 3.1.2.32
(Zusatz zu
PI, EI) | eine Bestätigung dafür, dass die Rettungsboote ordnungsgemäß von teilweise oder vollständig geschlossener Bauart sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.1 Polar Code); |
-

- (WI) 3.1.2.33 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass, sofern gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten persönliche oder Gruppen-Überlebensausrüstung erforderlich ist, persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstungen für 110 v. H. der Personen an Bord an leicht zugänglichen Stellen lagern; dass die Behälter für Gruppen-Überlebensausrüstung dafür ausgelegt sind, leicht über das Eis bewegt werden zu können und schwimmfähig zu sein und dass Möglichkeiten bestehen, die sicherstellen, dass persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung nach Verlassen des Schiffes zugänglich ist (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.2, 8.3.3.3.3.1 bis 8.3.3.3.3.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.34 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass das Überlebensfahrzeug und die Aussetzvorrichtungen ausreichend bemessen sind, um die zusätzliche persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung aufnehmen zu können, falls sie benötigt und zusätzlich zu Personen im Überlebensfahrzeug mitgeführt wird und dass adäquate Notrationen für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.3.5 und 8.3.3.3.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.35 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass die Anweisungen für Fahrgäste zur Benutzung der persönlichen Überlebensausrüstung und zu den in einem Notfall zu ergreifenden Maßnahmen an Bord zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.3.6 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.36 (Zusatz zu PI, EI) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Empfangen und Anzeigen der Angaben zu den Eisverhältnissen im Einsatzgebiet (Teil I-A/Absatz 9.3.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.37 (Zusatz zu PI, EI) für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind und Eisverstärkung haben, eine Bestätigung dafür, dass entweder zwei voneinander unabhängige Echolotanlagen zur Verfügung stehen oder eine Echolotanlage mit zwei voneinander unabhängigen Wandlern zur Verfügung steht (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.38 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass freie Sicht nach hinten gegeben ist und für vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe mit einer Länge von weniger als 55 Metern eine Bestätigung dafür, dass die Kommandobrücke mit Frontfenstern versehen ist, die eine klare Sicht ermöglichen (Regel V/22.1.9.4 SOLAS 74/00, Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.39 (Zusatz zu PI, EI) wo wahrscheinlich Eisansatz auftritt, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern der Anlagerung von Eis an Antennen, die zur Navigation und Nachrichtenübermittlung benötigt werden (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.40 (Zusatz zu PI, EI) für eisverstärkte Schiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Messfühler von entweder durch SOLAS oder durch den Code geforderter Navigationsausrüstung, die unterhalb des Schiffskörpers herausragen, gegen Eis geschützt sind (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.41 (Zusatz zu PI, EI) bei Schiffen der Kategorie A und B, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind, eine Untersuchung der Anordnungen der Brückennocken im Hinblick auf den Schutz der Navigationseinrichtung und des Bedienungs-personals (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.2 Polar Code);

-
- (WI) 3.1.2.42
(Zusatz zu
PI, EI) eine Untersuchung der zwei nicht auf Magnetismus beruhenden Einrichtungen zur Angabe des Kurswinkels, sowie für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, in Breiten von mehr als 80 Grad vorzudringen, eine Untersuchung des mindestens einen an die Hauptenergiequelle des Schiffes und an die Notenergiequelle angeschlossenen GNSS-Kompasses oder gleichwertigen Ersatzes (Teil I-A/Absätze 9.3.2.2.1 und 9.3.2.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.43
(Zusatz zu
PI, EI) für Schiffe, die nicht ausschließlich bei 24 Stunden Tageslicht eingesetzt werden, eine Untersuchung und Erprobung der zwei fernbedient schwenkbaren engsstrahlenden Suchscheinwerfer, die von der Brücke aus gesteuert einen Winkel von 360 Grad ausleuchten können, oder anderer Möglichkeiten zur optischen Erkennung von Eis, sowie für Schiffe, die an Einsätzen mit einem Eisbrechergeleit beteiligt sein könnten, eine Untersuchung und Erprobung des von Hand einschaltbaren, von hinten sichtbaren roten Blitzlichts zum Anzeigen, wenn das Schiff zum Stillstand gekommen ist (Teil I-A/Absätze 9.3.3.1 und 9.3.3.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.44
(Zusatz zu
PI, RI) eine Untersuchung und Erprobung der Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung an Bord im Hinblick auf die Nachrichtenübermittlung von Schiff zu Schiff und von Schiff zu Land, wobei die Beschränkungen von Nachrichtenübermittlungssystemen in hohen geographischen Breiten und bei der erwarteten niedrigen Temperatur zu berücksichtigen sind (Teil I-A/Absatz 10.3.1.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.45
(Zusatz zu
PI, RI) für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, andere Schiffe als Eisbrecher zu geleiten, eine Untersuchung des nach hinten weisend montierbaren Schallsignalsystems (Teil I-A/Absatz 10.3.1.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.46
(Zusatz zu
PI, RI) eine Untersuchung und Erprobung der Möglichkeiten zum Senden und Empfangen von Funkmeldungen vor Ort und zur Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen einschließlich des Betriebs auf Flugfunkfrequenzen und eine Untersuchung und Erprobung im Hinblick darauf, dass die Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung eine wechselseitige Sprach- und Datenkommunikation mit einem funkärztlichen Beratungsdienst (TMAS, Telemedical Assistance Service) ermöglicht (Teil I-A/Absätze 10.3.1.3 und 10.3.1.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.47
(Zusatz zu
PI, RI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass jedes Bereitschaftsboot und Rettungsboot in der Lage ist, mit Vorrichtungen zum Senden von Notalar- men, Ortungssignalen und Funkmeldungen vor Ort versehen zu werden (Teil I-A/Absatz 10.3.2.1 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.48
(Zusatz zu
PI, RI) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Fähigkeiten aller sonstigen Überlebensfahrzeuge zum Senden von Signalen zur Ortung und zur Nachrichtenübermittlung (Teil I-A/Absatz 10.3.2.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.2.49
(Zusatz zu
PI, CI, EI, RI) gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und Anordnungen für die Schiffsstruktur, die Maschinenanlagen, die Brandsicherheit bzw. den Brandschutz oder die Rettungsmittel und -vorrichtungen, gegebenenfalls gemäß den in den genehmigten Unterlagen und dem PWO-Handbuch festgelegten Anforderungen für Erprobung und Überprüfung (Regel XIV/4 SOLAS 74/00/14).
-

A.1140(31)

- (WI) 3.1.3 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Prüfung, ob sich alle erforderlichen Unterlagen an Bord des Schiffes befinden, Folgendes umfassen:
- (WI) 3.1.3.1 (Zusatz zu PI, CI, EI, RI) eine Prüfung im Hinblick darauf, dass sich das Betriebshandbuch für Polargewässer (PWO-Handbuch) mit einer sachgerechten Abhandlung über die Gefahren, die bei der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten erkannt wurden, an Bord befindet (Teil I-A/Absätze 2.3, 4.3.1.3 und 4.3.1.4 Polar Code);
- (WI) 3.1.3.2 eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Stabilitätsangaben, gegebenenfalls Leckstabilitätsangaben und Ladungsrechner an Bord befinden, wobei die Stabilitätsberechnungen einen Vereisungszuschlag enthalten (Teil I-A/Absätze 4.3.1.1 und 4.3.2 Polar Code);
- (WI) 3.1.3.3 gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die Ausbildungsaufzeichnungen der Besatzung oder sonstige gleichwertige Dokumente zum Gebrauch der persönlichen und der Gruppen-Überlebensausrüstung an Bord befinden (Teil I A/Absatz 8.3.3.3.7 Polar Code);
- (WI) 3.1.3.4 (Zusatz zu PI, EI) eine Bestätigung dafür, dass an Bord Arbeitsabläufe bestehen, die für die Verfügbarkeit der Pflichtausrüstung zur Nachrichtenübermittlung zum Gebrauch in Überlebensfahrzeugen, einschließlich der Verfügbarkeit von Batteriestrom für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung, sorgen (Teil I-A/Absatz 10.3.2.3 Polar Code);
- (WI) 3.1.3.5 (Zusatz zu PI, CI, EI, RI) gegebenenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord befinden, wobei die relevanten Inhalte im PWO-Handbuch eingetragen sind (Regel XIV/4 SOLAS 74/00/14).
- (WI) 3.1.4 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die erstmalige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (WI) 3.1.4.1 nach einer Besichtigung mit befriedigendem Ergebnis die Ausstellung des Zeugnisses für Polarschiffe und des zugehörigen Ausrüstungsverzeichnisses.
- (WA) 3.2 **Jährliche Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Absatz 5.13.3.2
- (WA) 3.2.1 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (WA) 3.2.1.1 (Zusatz zu CA, EA, RP) eine Bestätigung der Bestimmungen der Einsatzmöglichkeiten und die Überprüfung jeglicher diesbezüglicher Änderungen (Teil I-A/Abschnitt 1.5 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.2 (Zusatz zu CA, EA, RP) eine Bestätigung dafür, dass sich das PWO-Handbuch an Bord befindet und eine Prüfung, ob seit der letzten Besichtigung irgendwelche Änderungen eingetreten sind (Teil I-A/Abschnitt 2.3 und Absätze 4.3.1.3 und 4.3.1.4 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.3 (Zusatz zu CA) eine Bestätigung der Verfügbarkeit von genehmigten Stabilitätsangaben, gegebenenfalls von Leckstabilitätsangaben und eines Ladungsrechners, wobei die Stabilitätsberechnungen einen Vereisungszuschlag enthalten (Teil I-A/Absätze 4.3.1.1 und 4.3.2 Polar Code);

- (WA) 3.2.1.4
(Zusatz zu EA) gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die Ausbildungsaufzeichnungen der Besatzung oder sonstige gleichwertige Dokumente zum Gebrauch der persönlichen und der Gruppen-Überlebensausrüstung an Bord befinden (Teil I A/Absatz 8.3.3.3.7 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.5
(Zusatz zu RP) eine Bestätigung dafür, dass an Bord Arbeitsabläufe bestehen, die für die Verfügbarkeit der Pflichtausrüstung zur Nachrichtenübermittlung zum Gebrauch in Überlebensfahrzeugen, einschließlich der Verfügbarkeit von Batteriestrom für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung, sorgen (Teil I-A/Absatz 10.3.2.3 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.6
(Zusatz zu CA, EA, RP) eine Bestätigung dafür, dass der Reiseplan für die seit der letzten Besichtigung durchgeführten Reisen in Polargewässern an Bord vorgelegt wurde, anderenfalls kann, wenn keine Polargewässer befahren wurden, eine stichprobenartige Prüfung der älteren Pläne in Erwägung gezogen werden (Teil I-A/Abschnitt 11.3 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.7
(Zusatz zu CA, EA, RP) gegebenfalls eine Prüfung der Qualifikationen der Kapitäne, Ersten Offiziere, Offiziere und/oder sonstiger Nautischer Wachhabender an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, gemäß Kapitel V des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes (Teil I A/Absätze 12.3.1 und 12.3.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.8
(Zusatz zu CA, EA, RP) eine Prüfung der Qualifikationszeugnisse (sofern von der Verwaltung verlangt) und/oder Aufzeichnungen über eine erfolgte Einführung aller Besatzungsmitglieder für die ihnen jeweils zugewiesenen Pflichten, wie sie im PWO-Handbuch angegeben sind (Teil I A/Absatz 12.3.4 Polar Code);
- (WA) 3.2.1.9
(Zusatz zu CA, EA, RP) gegebenfalls eine Bestätigung dafür, dass sich die genehmigten Unterlagen für alternative Ausführungen und Anordnungen an Bord befinden, wobei die relevanten Inhalte im PWO-Handbuch eingetragen sind (Regel XIV/4 SOLAS 74/00/14).
- (WA) 3.2.2 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die jährliche Besichtigung des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung Folgendes umfassen:
- (WA) 3.2.2.1
(Zusatz zu CA) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen von Eis, wie sie von der Verwaltung verlangt und im PWO-Handbuch angegeben werden (Teil I-A/Absatz 4.3.1.2.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.2
(Zusatz zu CA) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeanatz um Luken und Türen herum und gegebenfalls eine Erprobung der Funktionsfähigkeit des elektrischen Begleitheizungssystems zum Schutz von Türen und Luken gegen Einfrieren. Für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern des Gefrierens oder übermäßiger Viskosität von Flüssigkeiten für hydraulisch betriebene Luken und Türen, wie im PWO-Handbuch angegeben (Teil I-A/Absätze 5.3.1 und 5.3.2.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.3
(Zusatz zu CA) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Schutz von Maschinenanlagen und zugehörigen Einrichtungen gegen die Auswirkung von Eisansatz und/oder Ansammlung von Schnee, Ansaugen von Eis aus dem Seewasser, Gefrieren und erhöhter Viskosität von Flüssigkeiten, Seewasser-Eintrittstemperatur und Ansaugen von Schnee (Teil I-A/Absätze 6.3.1.1 und 6.3.1.2 Polar Code);

A.1140(31)

- (WA) 3.2.2.4
(Zusatz zu CA) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung und Erprobung der Möglichkeiten zur Sicherstellung, dass die Verbrennungsluft für Verbrennungsmotoren, die wesentliche Maschinen antreiben, auf einer Temperatur gehalten wird, die den Vorgaben des Motorenherstellers entspricht (Teil I-A/Absatz 6.3.2.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.5
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Bauteile von Brandschutzsystemen und -einrichtungen, sofern sie an freiliegenden Stellen angebracht sind, gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten gegen Eisansatz und Ansammlung von Schnee geschützt sind (Teil I-A/Absatz 7.2.1.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.6
(Zusatz zu EA) gegebenenfalls eine Untersuchung der Brandschutzsysteme und -einrichtungen im Hinblick auf die Bedienbarkeit durch Personen, die voluminöse und die Bewegungsfreiheit einschränkende Kleidung für kalte Witterung, einschließlich Handschuhen, tragen (Teil I-A/Absatz 7.2.1.3 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.7
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Entfernen oder Verhindern von Eis- und Schneeansatz an Zugängen zu Brandschutzsystemen und -einrichtungen, Fluchtwegen, Sammelpätzen, Einbootungsbereichen, Überlebensfahrzeugen, deren Aussetzvorrichtungen und am Zugang zu Überlebensfahrzeugen gemäß dem PWO-Handbuch (Teil I-A/Absätze 7.2.1.4 und 8.3.1.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.8
(Zusatz zu EA) eine Bestätigung dafür, dass das Feuerlöschmittel für den vorgesehenen Einsatz geeignet ist (Teil I-A/Absatz 7.2.1.5 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.9
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Absperr- und Druck/Vakuumventile an freiliegenden Stellen vor Eisansatz geschützt sind und jederzeit zugänglich bleiben (Teil I-A/Absatz 7.3.1.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.10
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle tragbaren Nachrichtenübermittlungsgeräte (Senden/Empfangen) bei der polaren Einsatztemperatur betriebsfähig sind (Teil I-A/Absatz 7.3.1.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.11
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass die Feuerlöschpumpen einschließlich Notfeuerlöschpumpen, Wassernebel- und Wassersprühpumpen in Abteilungen untergebracht sind, deren Temperatur oberhalb des Gefrierpunktes gehalten wird (Teil I-A/Absätze 7.3.2.1 und 7.3.2.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.12
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung des Verlaufs der Hauptfeuerlöschleitung im Hinblick darauf, dass freiliegende Abschnitte abgesperrt werden könnten und Möglichkeiten zum Entleeren freiliegender Abschnitte bestehen und, wo sich fest eingebaute Feuerlöschanlagen auf Wasserbasis in einem von den Hauptfeuerlöschpumpen getrennten Raum befinden und einen eigenen Seesauger nutzen, eine Bestätigung dafür, dass dieser Seesauger von Eisansammlungen befreit werden kann (Teil I-A/Absätze 7.3.2.2 und 7.3.2.4 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.13
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Brandschutzrüstungen an warmen Stellen auf dem Schiff gelagert werden (Teil I-A/Absatz 7.3.2.3 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.14
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass tragbare und fahrbare Feuerlöscher gegen Frost geschützt sind und eine Bestätigung dafür, dass frostgefährdete Orte mit Feuerlöschern versehen sind, die bei der polaren Einsatztemperatur eingesetzt werden können (Teil I-A/Absatz 7.3.3.1 Polar Code);

-
- | | | |
|------|----------------------------|---|
| (WA) | 3.2.2.15
(Zusatz zu EA) | eine Untersuchung der freiliegenden Brandschutzsysteme gemäß der polaren Einsatztemperatur und den Normen der Eisverstärkung (Teil I-A/Absatz 7.3.3.2 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.16
(Zusatz zu EA) | eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Gewährleistung einer sicheren Evakuierung von Personen, einschließlich eines sicheren Ausbringens von Überlebensausrüstung beim Einsatz in eisbedeckten Gewässern oder gegebenenfalls unmittelbar auf das Eis (Teil IA/Absatz 8.3.2.1 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.17
(Zusatz zu EA) | eine Bestätigung dafür, dass vom Polar Code geforderte Rettungsmittel und -vorrichtungen, falls diese Vorrichtungen verwenden, die eine Energiequelle benötigen, in der Lage sind, unabhängig von der Hauptenergiequelle des Schiffes zu funktionieren (Teil I-A/Absatz 8.3.2.2 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.18
(Zusatz zu EA) | für Frachtschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass alle Eintauchanzüge der Bordausrüstung von isolierter Art sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.1.2 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.19
(Zusatz zu EA) | für Schiffe, die für einen Einsatz bei ausgedehnten Phasen von Dunkelheit vorgesehen sind, eine Untersuchung und Erprobung der für jedes Rettungsboot bereitgestellten, für einen Dauereinsatz geeigneten Scheinwerfer zum Erleichtern des Erkennens von Eis (Teil I-A/Absatz 8.3.3.2 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.20
(Zusatz zu EA) | eine Bestätigung dafür, dass die Rettungsboote ordnungsgemäß von teilweise oder vollständig geschlossener Bauart sind (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.1 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.21
(Zusatz zu EA) | eine Bestätigung dafür, dass, sofern gemäß der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten persönliche oder Gruppen-Überlebensausrüstung erforderlich ist, persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstungen für 110 v. H. der Personen an Bord an leicht zugänglichen Stellen lagern; dass die Behälter für Gruppen-Überlebensausrüstung dafür ausgelegt sind, leicht über das Eis bewegt werden zu können und schwimmfähig zu sein und dass Möglichkeiten bestehen, die sicherstellen, dass persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung nach Verlassen des Schiffes zugänglich ist (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.2, 8.3.3.3.3.1 bis 8.3.3.3.3.4 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.22
(Zusatz zu EA) | eine Bestätigung dafür, dass das Überlebensfahrzeug und die Aussetzvorrichtungen ausreichend bemessen sind, um die zusätzliche persönliche und Gruppen-Überlebensausrüstung aufnehmen zu können, falls sie benötigt und zusätzlich zu Personen im Überlebensfahrzeug mitgeführt wird und dass adäquate Notrationen für die erwartete Höchstdauer bis zur Rettung zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absätze 8.3.3.3.3.5 und 8.3.3.4 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.23
(Zusatz zu EA) | eine Bestätigung dafür, dass die Anweisungen für Fahrgäste an Bord zur Verfügung stehen (Teil I-A/Absatz 8.3.3.3.3.6 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.24
(Zusatz zu EA) | eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Empfangen und Anzeigen der Angaben zu den Eisverhältnissen im Einsatzgebiet, verbunden mit einer Vorführung zum Gebrauch der Ausrüstung und zum Empfang der relevanten Angaben durch die Besatzung (Teil I-A/Absatz 9.3.1 Polar Code); |
| (WA) | 3.2.2.25
(Zusatz zu EA) | für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind und Eisverstärkung haben, eine Bestätigung dafür, dass entweder zwei voneinander unabhängige Echolotanlagen zur Verfügung stehen oder eine Echolotanlage mit zwei voneinander unabhängigen Wandlern zur Verfügung steht (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.1 Polar Code); |
-

- (WA) 3.2.2.26
(Zusatz zu EA) eine Bestätigung dafür, dass freie Sicht nach hinten gegeben ist und für vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe mit einer Länge von weniger als 55 Metern eine Bestätigung dafür, dass die Kommandobrücke mit Frontfenstern versehen ist, die eine klare Sicht ermöglichen (Regel V/22.1.9.4 SOLAS 74/00, Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.27
(Zusatz zu EA) wo wahrscheinlich Eisansatz auftritt, eine Untersuchung der Möglichkeiten zum Verhindern der Anlagerung von Eis an Antennen, die zur Navigation und Nachrichtenübermittlung benötigt werden (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.3 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.28
(Zusatz zu EA) bei Schiffen der Kategorie A und B, die am oder nach dem 1. Januar 2017 gebaut sind, eine Untersuchung der Anordnungen der Brückennocken im Hinblick auf den Schutz der Navigationseinrichtung und des Bedienungs-personals (Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.29
(Zusatz zu EA) eine Untersuchung der zwei nicht auf Magnetismus beruhenden Einrichtungen zur Angabe des Kurswinkels, sowie für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, in Breiten von mehr als 80 Grad vorzudringen, eine Untersuchung des mindestens einen an die Hauptenergiequelle des Schiffes und an die Notenergiequelle angeschlossenen GNSS-Kompasses oder gleichwertigen Ersatzes (Teil I-A/Absatz 9.3.2.2.1 und 9.3.2.2.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.30
(Zusatz zu EA) für Schiffe, die nicht ausschließlich bei 24 Stunden Tageslicht eingesetzt werden, eine Untersuchung und Erprobung der zwei fernbedient schwenkbaren engsstrahlenden Suchscheinwerfer, die von der Brücke aus gesteuert einen Winkel von 360 Grad ausleuchten können, oder anderer Möglichkeiten zur optischen Erkennung von Eis, sowie für Schiffe, die an Einsätzen mit einem Eisbrechergeleit beteiligt sein könnten, eine Untersuchung und Erprobung des von Hand einschaltbaren, von hinten sichtbaren roten Blitzlichts zum Anzeigen, wenn das Schiff zum Stillstand gekommen ist (Teil I-A/Absätze 9.3.3.1 und 9.3.3.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.31
(Zusatz zu RP) eine Untersuchung und Erprobung der Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung an Bord im Hinblick auf die Nachrichtenübermittlung von Schiff zu Schiff und von Schiff zu Land, wobei die Beschränkungen von Nachrichtenübermittlungssystemen in hohen geographischen Breiten und bei der erwarteten niedrigen Temperatur zu berücksichtigen sind (Teil I-A/Absatz 10.3.1.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.32
(Zusatz zu RP) für Schiffe, die dafür vorgesehen sind, andere Schiffe als Eisbrecher zu geleiten, eine Untersuchung und Erprobung des nach hinten weisend montierbaren Schallsignalsystems (Teil I-A/Absatz 10.3.1.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.33
(Zusatz zu RP) eine Untersuchung und Erprobung der Möglichkeiten zum Senden und Empfangen von Funkmeldungen vor Ort und zur Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen einschließlich des Betriebs auf Flugfunkfrequenzen und eine Untersuchung und Erprobung im Hinblick darauf, dass die Ausrüstung zur Nachrichtenübermittlung eine wechselseitige Sprach- und Datenkommunikation mit einem funkärztlichen Beratungsdienst (TMAS, Telemedical Assistance Service) ermöglicht (Teil I-A/Absätze 10.3.1.3 und 10.3.1.4 Polar Code);

- (WA) 3.2.2.34
(Zusatz zu RP) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass jedes Bereitschaftsboot und Rettungsboot in der Lage ist, mit Vorrichtungen zum Senden von Notalar- men, Ortungssignalen und Funkmeldungen vor Ort versehen zu werden (Teil I-A/Absatz 10.3.2.1 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.35
(Zusatz zu RP) für Schiffe, die für den Einsatz bei niedriger Lufttemperatur vorgesehen sind, eine Untersuchung der Fähigkeiten aller sonstigen Überlebensfahrzeuge zum Senden von Signalen zur Ortung und zur Nachrichtenübermittlung (Teil I-A/Absatz 10.3.2.2 Polar Code);
- (WA) 3.2.2.36
(Zusatz zu CA, EA, RP) gegebenenfalls eine Untersuchung der alternativen Ausführungen und An- ordnungen für die Schiffsstruktur, die Maschinenanlagen, die Brandsicher- heit bzw. den Brandschutz oder die Rettungsmittel und -vorrichtungen, ge- gebenenfalls gemäß den in den genehmigten Unterlagen und dem PWO- Handbuch festgelegten Anforderungen für Erprobung, Überprüfung und Instandhaltung (Regel XIV/4 SOLAS 74/00/14).
- (WA) 3.2.3 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schif- fe, die in Polargewässern verkehren, soll die jährliche Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (WA) 3.2.3.1
(Zusatz zu CA, EA, RP) nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (WA) 3.2.3.2
(Zusatz zu CA, EA, RP) falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (Win) **3.3 Zwischenbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Absatz 5.13.3.3
- (Win) 3.3.1 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schif- fe, die in Polargewässern verkehren, soll die Prüfung der aktuellen Zeugniss- se und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (Win) 3.3.1.1
(Zusatz zu CIn) die Bestimmungen von (WA) 3.2.1, ausgenommen (WA) 3.2.1.4 und (WA) 3.2.1.5.
- (Win) 3.3.2 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Zwischenbesichtigung des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung Folgendes umfassen:
- (Win) 3.3.2.1
(Zusatz zu CIn) die Bestimmungen von (WA) 3.2.2, ausgenommen (WA) 3.2.2.5 bis (WA) 3.2.2.36.
- (Win) 3.3.3 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schif- fe, die in Polargewässern verkehren, soll die Zwischenbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (Win) 3.3.3.1
(Zusatz zu CIn) nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (Win) 3.3.3.2
(Zusatz zu CIn) falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.

- (WP) **3.4** **Regelmäßige Besichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Absatz 5.13.3.4
- (WP) 3.4.1 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (WP) 3.4.1.1 die Bestimmungen von (WA) 3.2.1, ausgenommen (WA) 3.2.1.3 und (WA) (Zusatz zu EP) 3.2.1.5.
- (WP) 3.4.2 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die regelmäßige Besichtigung der Rettungsmittel und anderer Ausrüstungsgegenstände Folgendes umfassen:
- (WP) 3.4.2.1 die Bestimmungen von (WA) 3.2.2, ausgenommen (WA) 3.2.2.1 bis (WA) (Zusatz zu EP) 3.2.2.4 und (WA) 3.2.2.32 bis (WA) 3.2.2.36.
- (WP) 3.4.3 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die regelmäßige Besichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (WP) 3.4.3.1 nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Bestätigung (Zusatz zu EP) des Zeugnisses für Polarschiffe;
- (WP) 3.4.3.2 falls eine Besichtigung ergibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner (Zusatz zu EP) Ausrüstung nicht zufriedenstellend ist, siehe Teil „Allgemeines“ Abschnitt 4.8.
- (WR) **3.5** **Erneuerungsbesichtigungen** – siehe Teil „Allgemeines“ Absatz 5.13.3.5
- (WR) 3.5.1 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Prüfung der aktuellen Zeugnisse und sonstiger Aufzeichnungen Folgendes umfassen:
- (WR) 3.5.1.1 die Bestimmungen von (WA) 3.2.1, ausgenommen das Zeugnis für Polarschiffe. (Zusatz zu PR, CR, ER, RR)
- (WR) 3.5.2 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Erneuerungsbesichtigung des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung Folgendes umfassen:
- (WR) 3.5.2.1 für Frachtschiffe die Bestimmungen von (WA) 3.2.2; (Zusatz zu CR, ER, RR)
- (WR) 3.5.2.2 für Fahrgastschiffe die Bestimmungen von (WA) 3.2.2, ausgenommen (WA) (Zusatz zu PR) 3.2.2.18;
- (WR) 3.5.2.3 für Fahrgastschiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass gemäß der (Zusatz zu PR) Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten für jede Person an Bord ein Eintauchanzug der isolierten Art von passender Größe oder ein Wärmeschutzhilfsmittel bereitgestellt ist (Teil I-A/Absatz 8.3.3.1.1 und 8.3.3.1.2 Polar Code);

- (WR) 3.5.2.4
(Zusatz zu
PR, ER) für eisverstärkte Schiffe eine Untersuchung im Hinblick darauf, dass Messfühler von entweder durch SOLAS oder durch den Code geforderter Navigationsausrüstung, die unterhalb des Schiffskörpers herausragen, gegen Eis geschützt sind (Kap. V SOLAS 74/00, Teil I-A/Absatz 9.3.2.1.4.1 Polar Code).
- (WR) 3.5.3 In Bezug auf die Einhaltung des Teils I-A des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, soll die Erneuerungsbesichtigung wie folgt abgeschlossen werden:
- (WR) 3.5.3.1
(Zusatz zu
PR, CR, ER,
RR) nach einer Besichtigung mit zufriedenstellendem Ergebnis die Ausstellung des Zeugnisses für Polarschiffe.

Anhang 1

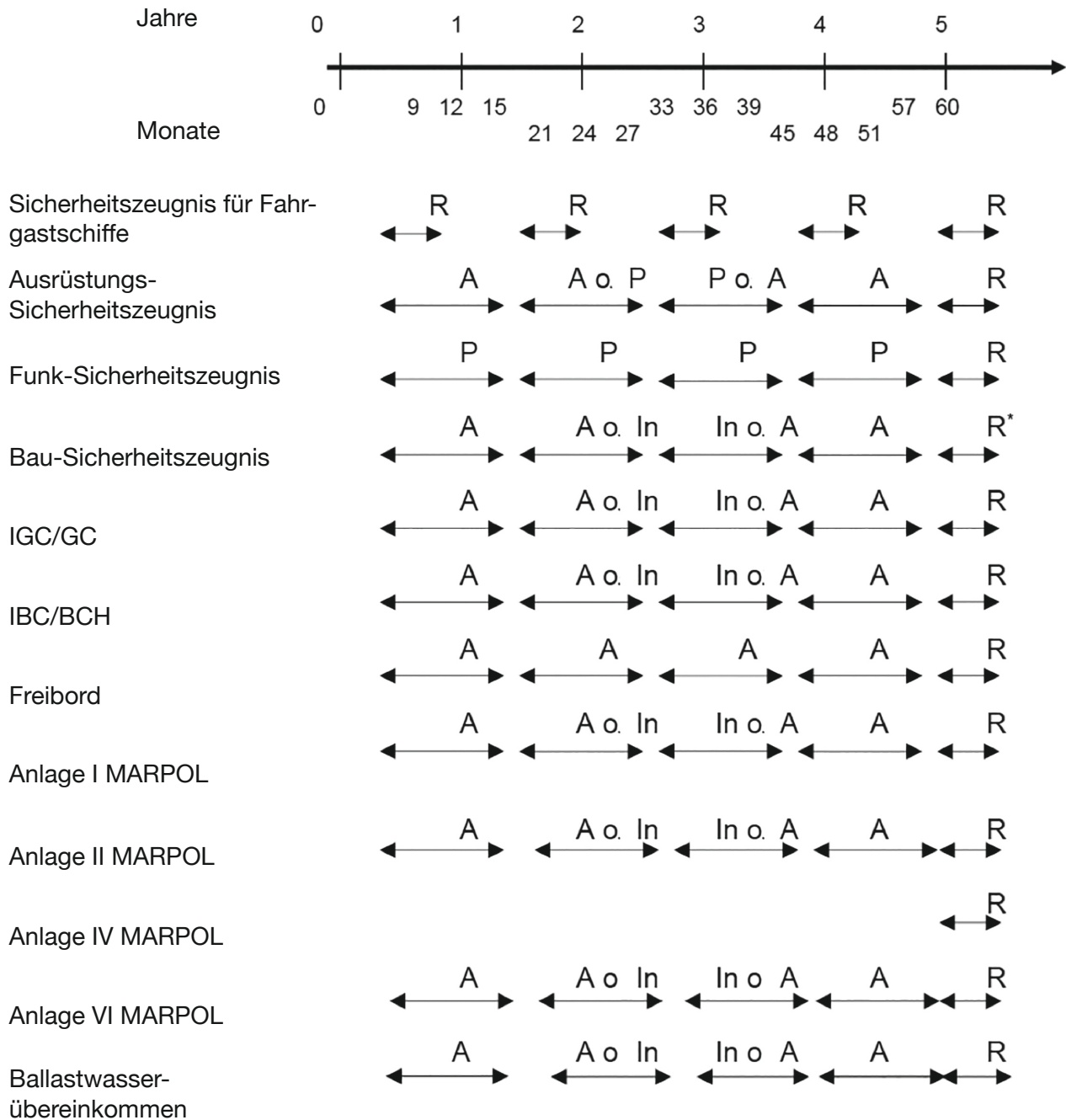
Zusammenfassung der Änderungen der verbindlichen Regelwerke, auf die sich die Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung beziehen

Um zukünftige Änderungen an den Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung zu vereinfachen, werden im Folgenden die Änderungen der verbindlichen Regelwerke, auf die sich die Anlagen 1 bis 4 beziehen, aufgeführt:

SOLAS 74	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2015 (EntschlieÙung MSC.392(95))
SOLAS PROT 1988	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2015 (EntschlieÙung MSC.395(95))
Freibord-Übereinkommen 66	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2005 (EntschlieÙung A.972(24))
Freibord-Protokoll 1988	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MSC.375(93))
MARPOL	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2018 (EntschlieÙung MEPC.301(72))
Ballastwasser-Übereinkommen	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2018 (EntschlieÙung MEPC.299(72))
Technische NOx-Vorschrift 2008	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2016 (EntschlieÙung MEPC.272(69))
IBC-Code	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MEPC.250(93))
IGC-Code	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MSC.370(93))
BCH-Code	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MSC.376(66))
LSA-Code	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MSC.368(93))
FSS-Code	einschließlich der Änderungen bis zum Jahr 2014 (EntschlieÙung MSC.367(93))
IGF-Code	angenommen mit EntschlieÙung MSC.391(95) im Jahr 2015
Polar Code	angenommen mit den EntschlieÙungen MSC.385(94)/MEPC.264(68) in den Jahren 2014/2015
BWMS-Code	angenommen mit EntschlieÙung MEPC.300(72) im Jahr 2018

Anhang 2

Das harmonisierte System der Besichtigung und Zeugniserteilung
Schematische Darstellung



Codes der Besichtigungsarten:
 R - Erneuerungsbesichtigung
 P - Regelmäßige Besichtigung
 In - Zwischenbesichtigung
 A - Jährliche Besichtigung

* Die Erneuerungsbesichtigung für das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe kann bei der vierten jährlichen Besichtigung begonnen werden und während des darauffolgenden Jahres weitergeführt werden, damit sie zum fünften Jahresdatum abgeschlossen werden kann. Die im Zuge der vierten jährlichen Besichtigung besichtigten Gegenstände sollen nicht zugunsten des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung berücksichtigt werden.

