

Nr. 194 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1 Rundschreiben 1158 „Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-1 SOLAS“**

Hamburg, den 27. Juli 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1 Rundschreiben 1158, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-1 SOLAS, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC/Rundschreiben 1158
vom 24. Mai 2005

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-1 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner achtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2005) im Hinblick auf eine Arbeitserleichterung der Verwaltungen bei der Umsetzung der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und die Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung derselben die in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Übereinkommen angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert:
 - .1 die beigefügten einheitlichen Interpretationen zur Kenntnis zu nehmen und sie bei der Anwendung der zutreffenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 zu benutzen, und
 - .2 die beigefügten einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-1 SOLAS**

Regel II-1/22 – Stabilitätsunterlagen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe

Überprüfung des Eigengewichts

- 1 Ein Schwesterschiff ist ein auf derselben Schiffswerft und nach den gleichen Plänen gebautes Schiff.
- 2 Eine Überprüfung des Eigengewichts wird als das zulässige zufriedenstellende Mittel angesehen, dass die Stabilitätsdaten aus dem Krängungsversuch eines ersten Schwesterschiffs für ein nachfolgendes Schiff verwendet werden können. Die Verwaltung kann normale Wiederholungen der Krängungsversuche ver-

langen und/oder fordern, dass mit jedem einzelnen Fahrgastschiff ein Krängungsversuch, wie nachfolgend ausführlich beschrieben, durchgeführt wird.

- 3 Für jedes neu gebaute Schwesterschiff mit bekannten Unterschieden gegenüber dem ersten Schwesterschiff ist eine ausführliche Gewichts- und Schwerpunktberechnung durchzuführen, um die Leerschiffs-Eigenschaften des ersten Schwesterschiffes anzupassen. Die Gültigkeit der berechneten Leerschiffs-Eigenschaften ist mittels Durchführung einer Überprüfung des Eigengewichts festzustellen, sofern nicht die Auswirkungen bezüglich der Stabilität des Schiffes erkennen lassen, dass ein Krängungsversuch durchzuführen ist. Die zulässigen Abweichungen für die Wasserverdrängung des leeren Schiffes sind:

Bei $L \leq 50$ m 2 v. H. der Leerschiffs-Verdrängung
des ersten Schwesterschiffes,

bei $L \geq 160$ m 1 v. H. der Leerschiffs-Verdrängung
des ersten Schwesterschiffes,

bei dazwischenliegenden Längen die Werte mittels linearer Interpolation.

Außerdem darf die Abweichung des Längen-Gewichtsschwerpunktes des leeren Schiffes 0,5 v. H. der Länge zwischen den Loten (LBP) des ersten Schiffes nicht übersteigen. Überschreitet die Abweichung einen dieser Grenzwerte, so ist ein Krängungsversuch durchzuführen. Liegt die Abweichung innerhalb dieser Grenzwerte, so sind das tatsächliche Gewicht des leeren Schiffes und der aus der Überprüfung des Gewichtes des leeren Schiffes abgeleitete Längen-Gewichtsschwerpunkt zusammen mit dem höheren Wert des Höhengewichtsschwerpunktes des ersten Schiffes oder des berechneten Wertes zu verwenden.

- 4 Bei einem im Dienst befindlichen Schiff, an dem Umbauten mit berechenbaren Abweichungen der Leerschiffs-Eigenschaften vorgenommen werden, welche die dem Kapitän zur Verfügung gestellten Stabilitätsunterlagen wesentlich beeinflussen, ist eine ausführliche Gewichts- und Schwerpunktberechnung durchzuführen, um die Leerschiffs-Eigenschaften anzupassen. Um einen Krängungsversuch zu vermeiden, darf die Abweichung der Leerschiffs-Verdrängung 2 v. H. des ursprünglich genehmigten Eigengewichts oder 2 Tonnen, je nachdem, welcher Wert größer ist, oder dem genehmigten Eigengewicht, das sich nach den letzten Umbauten und Änderungen größerer Art ergeben hat, nicht übersteigen. Außerdem darf die Abweichung des Längen-Gewichtsschwerpunktes des leeren Schiffes von dem ursprünglichen oder dem genehmigten Schwerpunkt, der sich nach den letzten Umbauten oder Änderungen größerer Art ergeben hat, 1 v. H. der Länge zwischen den Loten (LBP) des Schiffes nicht übersteigen. Überschreitet die Abweichung einen dieser Grenzwerte, so ist ein Krängungsversuch durchzuführen. Befindet sich ein Schiff innerhalb dieser Grenzwerte, so sind die berechneten Werte des Eigengewichts, des Längen-Gewichtsschwerpunktes (LCG) des leeren Schiffes und des Höhengewichtsschwerpunktes (VCG) des leeren Schiffes in allen nachfolgenden dem Kapitän zur Verfügung gestellten Stabilitätsunterlagen zu verwenden.
- 5 Bei allen Fahrgastschiffen ist in regelmäßigen Abständen, die fünf Jahre nicht übersteigen, eine Besichti-

gung des leeren Schiffes durchzuführen, um nachzuprüfen, ob es irgendwelche Änderungen bei der Verdrängung des leeren Schiffes und dem Längen-Gewichtsschwerpunkt gegeben hat. Mit dem Schiff ist im Vergleich mit den ursprünglich genehmigten Stabilitätsunterlagen oder den genehmigten Unterlagen, die sich nach den letzten Umbauten oder Änderungen größerer Art ergeben haben, ein erneuter Krängungsversuch immer dann vorzunehmen, wenn die Abweichung des Eigengewichts und/oder des Längen-Gewichtsschwerpunktes des leeren Schiffes die Grenzwerte in vorstehendem Absatz 4 übersteigen. Befindet sich ein Schiff innerhalb dieser Grenzwerte, so sind die Werte des Eigengewichts und des aus der Besichtigung des leeren Schiffes abgeleitete Längen-Gewichtsschwerpunktes (LCG) des leeren Schiffes zusammen mit dem aus dem letzten Krängungsversuch abgeleiteten Höhengewichtsschwerpunkt (VCG) in allen nachfolgenden dem Kapitän zur Verfügung gestellten Stabilitätsunterlagen zu verwenden.

(VkBf. 2011 S. 713)