

Nr. 54 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1416 „Einheitliche Interpretation zu den Regeln II-1/28 und II-1/29 SOLAS“**

Hamburg, den 03. März 2014
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1416, „Einheitliche Interpretation zu den Regeln II-1/28 und II-1/29 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1416
vom 13. Juni 2012

**Einheitliche Interpretation zu den Regeln II-1/28
und II-1/29 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2012) in der Absicht, eine einheitliche Verfahrensweise gegenüber der Anwendung der Vorschriften der Regeln II-1/28 und II-1/29 SOLAS sicherzustellen und in Anlehnung an eine vom Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung gemachten Empfehlung, den beigefügten einheitlichen Interpretationen betreffend Anlagen für die Steuerfähigkeit und Steuerungsfunktion auf Schiffen, die mit Antriebs- und Ruderanlagen ausgerüstet sind, die anders sind als die traditionellen Anlagen für die Kurskontrolle eines Schiffes, zugestimmt.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Interpretationen vom 21. Mai 2012 zu benutzen, wenn die maßgeblichen Vorschriften der Regeln II-1/28 und II-1/29 SOLAS angewendet werden, und diese allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Einheitliche Interpretationen in Bezug auf Anlagen für die Steuerfähigkeit und Steuerungsfunktion auf Schiffen, die mit Antriebs- und Steuereinrichtungen ausgerüstet sind, die anders sind als die traditionellen Anlagen für die Kurskontrolle eines Schiffes

Einleitung

Die SOLAS-Vorschriften für Ruderanlagen sind für Schiffe eingeführt worden, die eine traditionelle Antriebsanlage und ein einziges Ruder haben. Für Schiffe, die mit alter-

nativen Antriebs- und Steuereinrichtungen ausgerüstet sind, wie unter anderem Propellergondeln oder Wasserstrahl-Antriebsanlagen, sind die Regeln 28.2, 28.3, 29.1, 29.2.1, 29.3, 29.4, 29.6.1 und 29.14 im Kapitel II-1 SOLAS mit Ausnahme der Regel 29.14, die auf Steuereinrichtungen beschränkt ist, die eine bestimmte Steuerfähigkeit aufgrund der Schiffsgeschwindigkeit auch im Fall des Ausfalls der Antriebskraft haben, wie folgt zu interpretieren.

Regel 28 – Vorrichtungen für Rückwärtsfahrt

Absatz 2

Es ist nachzuweisen und aufzuzeichnen, dass die Maschinenanlage imstande ist, in ausreichend kurzer Zeit die Richtung des Propellerschubs umzukehren und damit das Schiff auf angemessene Entfernung von der größten Dienstgeschwindigkeit voraus zum Stillstand zu bringen.

Absatz 3

Die bei Probefahrten aufgezeichneten Stoppzeiten, Kurse und Distanzen sowie die Ergebnisse von Probefahrten zur Bestimmung der Manöviereigenschaften von Schiffen mit mehreren Antriebs- bzw. Rudereinrichtungen bei Ausfall einer oder mehrerer dieser Anlagen müssen an Bord für den Kapitän oder bestimmte Personen zur Verfügung stehen.

Regel 29 – Ruderanlage

Absatz 1

Für Schiffe, bei denen mehrere Steuersysteme eingebaut sind, wie unter anderem Propellergondeln oder Wasserstrahl-Antriebsanlagen, wird die Vorschrift der Regel II-1/29.1 SOLAS als erfüllt angesehen, wenn jedes der Steuersysteme mit seiner eigenen, fest zugeordneten Ruderanlage ausgerüstet ist.

Absatz 2.1

Alle Teile, die in Steuereinrichtungen für die Kurskontrolle des Schiffes verwendet werden, müssen von fester zuverlässiger Bauart sein und den Anforderungen der Klassifikationsgesellschaft genügen. Es ist besonders auf die Eignung jedes wesentlichen nicht duplizierten Teiles zu achten. Für jeden solchen wesentlichen Teil sind gegebenenfalls Wälzlager wie Kugellager, Rollenlager oder Gleitlager zu verwenden, die ständig geschmiert oder mit Schmiereinrichtungen versehen sind.

Absatz 3

Die Haupt-Steuereinrichtungen für die Kurskontrolle eines Schiffes müssen:

- .1 stark genug und in der Lage sein, das Schiff bei höchster Dienstgeschwindigkeit voraus zu steuern; dieses ist nachzuweisen,
- .2 imstande sein, die Richtung der Kurskontrolleinrichtung eines Schiffes von der einen Seite zur anderen Seite bei den festgelegten Steuerwinkel-Begrenzungen mit einer durchschnittlichen Drehgeschwindigkeit von mindestens 2,3°/s zu ändern, wobei das Schiff mit höchster Voraus-Dienstgeschwindigkeit voraus fährt,
- .3 bei allen Schiffen mit Kraftantrieb vorhanden sein, und
- .4 so konstruiert sein, dass sie bei höchster Rückwärts-geschwindigkeit nicht beschädigt werden.

Begriffsbestimmung: Festgelegte Steuerwinkel-Begrenzungen sind die betrieblichen Begrenzungen hinsichtlich der maximalen Steuerwinkel oder Gleichwertiges entsprechend den Richtlinien des Herstellers für sicheren Betrieb, auch unter Berücksichtigung der Schiffsgeschwindigkeit oder des Drehmoments bzw. der Umdrehungs-Geschwindigkeit des Propellers oder anderer Begrenzungen; die „festgelegten Steuerwinkel-Begrenzungen“ müssen durch den Hersteller der Kurskontrolleinrichtung für jede schiffsspezifische nicht-traditionelle Steuereinrichtung festgelegt werden; es sind Schiffs-Manövrierversuche, wie diejenigen in den Standards für die Manövrierfähigkeit von Schiffen (Entschließung MSC.137(76)) mit Steuerwinkeln durchzuführen, welche die festgelegten Steuerwinkel-Begrenzungen nicht überschreiten.

Absatz 4

Die Hilfs-Steuereinrichtungen für die Kurskontrolle eines Schiffes müssen:

- .1 stark genug und imstande, das Schiff bei einer für die Steuerfähigkeit des Schiffes ausreichenden Geschwindigkeit zu steuern, und sie müssen im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden können,
- .2 imstande sein, die Richtung der Kurskontrolleinrichtung des Schiffes von der einen Seite zur anderen Seite bei den festgelegten Steuerwinkel-Begrenzungen mit einer durchschnittlichen Drehgeschwindigkeit von mindestens 0,5°/s zu ändern, wobei das Schiff mit der Hälfte der höchsten Voraus-Dienstgeschwindigkeit oder 7 Knoten voraus fährt, je nachdem, welcher Wert größer ist, und
- .3 bei allen Schiffen mit Kraftantrieb vorhanden sein, um gegebenenfalls die Anforderungen der Regel 29.4.2 zu erfüllen, und bei jedem Schiff mit einer Leistung von mehr als 2 500 kW Antriebsleistung je Strahlruder vorhanden sein.

Es gilt die unter der Interpretation des vorstehenden Absatzes 3 angegebene Begriffsbestimmung „festgelegte Steuerwinkel-Begrenzungen“.

Absatz 6.1

Bei einem Schiff, bei dem mehrere Steuersysteme eingebaut sind, wie unter anderem Propellergondeln oder Wasserstrahl-Antriebsanlagen, braucht eine Hilfsruderanlage unter der Voraussetzung nicht eingebaut zu sein, dass:

- .1 auf einem Fahrgastschiff jede der Steuereinrichtungen mit zwei oder mehreren identischen Kraftantrieben ausgerüstet ist, die imstande sind, die Anforderungen in Regel 29.3.2 zu erfüllen, während irgendeiner der Kraftantriebe außer Betrieb ist,
- .2 auf einem Frachtschiff jede der Steuereinrichtungen mit zwei oder mehreren identischen Kraftantrieben ausgerüstet ist, die imstande sind, die Anforderungen in Regel 29.3.2 zu erfüllen, während alle Kraftantriebe in Betrieb sind,
- .3 jede der Steuereinrichtungen so ausgelegt ist, dass nach einer einzigen Störung in ihren Leitungen oder in einer ihrer Kraftantriebe die Steuerfähigkeit (aber nicht der Betrieb einer einzelnen Steuereinrichtung) aufrecht erhalten oder schnell wiedererlangt werden kann (z. B. durch die Möglichkeit, die ausgefallene Steuereinrichtung in einem Notfall in eine neutrale Position zu bringen, sofern erforderlich).

Begriffsbestimmung: Kraftantrieb für die Ruderanlage – Für den Zweck alternativer Steuereinrichtungen ist der Kraftantrieb für die Ruderanlage zu berücksichtigen, wie er in Regel II-1/3 SOLAS definiert ist. Bei elektrischen Ruderanlagen wird auf Regel II-1/3 SOLAS verwiesen; elektrische Steuermotoren sind als Teil des Kraftantriebs und der Betätigungseinrichtung anzusehen.

Absatz 14

Diese Interpretation gilt für Steuereinrichtungen, die eine bestimmte Steuerfähigkeit aufgrund der Schiffsgeschwindigkeit, auch im Fall des Ausfalls der Antriebskraft, haben.

Falls die Antriebsleistung 2 500 kW je Strahlruder übersteigt, muss selbsttätig innerhalb von 45 s eine Ersatzstromquelle zur Verfügung stehen, die mindestens ausreicht, um die Steuereinrichtungen, die den Anforderungen des Absatzes 4.2 entsprechen, sowie auch ihr dazugehöriges Steuerungssystem und die Ruderlagenanzeige zu versorgen; dabei muss es sich entweder um die Notstromquelle oder um eine im Rudermaschinenraum befindliche unabhängige Stromquelle handeln. Diese unabhängige Stromquelle darf nur für diesen Zweck verwendet werden. Bei jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 10 000 und mehr muss die Ersatzstromquelle eine Kapazität für mindestens 30 min ununterbrochenen Betrieb und bei anderen Schiffen für mindestens 10 min aufweisen.

(VkBli. 2014 S. 245)