

**Nr. 178 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1467 „Einheitliche Interpretation zu Regel II-1/26.3 SOLAS“**

Hamburg, den 05. September 2014  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1467, „Einheitliche Interpretation zu Regel II-1/26.3 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für  
Transport und Verkehrswirtschaft  
Dienststelle Schiffssicherheit  
U. Schmidt  
Dienststellenleiter

**MSC.1/Rundschreiben 1467**  
vom 24. Juni 2013

**Einheitliche Interpretation zu Regel II-1/26.3 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner zweiundneunzigsten Tagung (12. bis 21. Juni 2013), in Anlehnung an die vom Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner siebenundfünfzigsten Tagung gemachten Empfehlungen, einer einheitlichen Interpretation zu Regel II-1/26.3 SOLAS zugestimmt, hinsichtlich der Anordnung von Brennstoffpumpen, um eine ausreichende Leistung für einen normalen Betrieb der Antriebsanlagen bereitzustellen, selbst wenn eine Pumpe ausfällt, während der Benutzung von Schiffsbrennstoffen mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt, wie sie ab 1. Januar 2015 in Emissionskontrollgebieten verlangt wird.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert die beigefügte einheitliche Interpretation zu verwenden, wenn sie die Vorgaben von Regel II-1/26.3 SOLAS anwenden, und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

\*\*\*

**Anlage**

**Anordnung der Brennstoffpumpen, die für die Aufrechterhaltung des normalen Betriebs der Antriebsanlagen nötig sind, beim Fahren in Emissionskontrollgebieten und in Gebieten ohne Einschränkungen**

**Regel II-1/26.3 SOLAS (auszugsweise):**

„Es sind Einrichtungen vorzusehen, durch die ein normaler Betrieb der Antriebsanlagen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden kann, selbst wenn eine der be-

triebswichtigen Hilfseinrichtungen ausfällt. Besonders ist auf einen Ausfall folgender Teile zu achten:

...

.4 die Einrichtungen für die Brennstoffzufuhr für Kessel oder Maschinen;

...“

**Interpretation**

Für Schiffe, die beabsichtigen Schweröl (Heavy Fuel Oil – HFO) oder Marinediesel (Marine Diesel Oil – MDO) in Gebieten ohne Einschränkungen und Schiffsbrennstoffe mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt in Emissionskontrollgebieten zu verwenden, sind die folgenden Anordnungen als mit Regel II-1/26.3.4 SOLAS übereinstimmend zu betrachten:

- .1 In Gebieten ohne Einschränkungen, Schiffe, die mit zwei (2) Brennstoffpumpen ausgestattet sind, von denen jede für den hauptsächlich vom Schiff verwendeten Brennstoff (d.h. HFO oder MDO) bei der erforderlichen Leistung für den normalen Betrieb der Antriebsanlagen geeignet ist, und
- .2 In Emissionskontrollgebieten eine der folgenden Ausstattungen:
  - .1 Brennstoffpumpen wie in .1, vorausgesetzt, diese sind alle geeignet für Schiffsbrennstoffe mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt in einem Betrieb bei der erforderlichen Leistung für den normalen Betrieb der Antriebsanlagen;
  - .2 Wenn die Brennstoffpumpen in .1 geeignet sind für den Betrieb mit Schiffsbrennstoffen mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt, aber eine Pumpe allein nicht in der Lage ist Schiffsbrennstoffe mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt bei der erforderlichen Leistung zu fördern, dann dürfen beide Pumpen im Parallelbetrieb arbeiten, um die erforderliche Leistung für den normalen Betrieb der Antriebsanlagen zu erreichen. In diesem Fall muss eine zusätzliche (dritte) Brennstoffpumpe bereitgestellt werden. Wenn sie im Parallelbetrieb mit einer der Pumpen in .1 arbeitet, muss die zusätzliche Pumpe geeignet und in der Lage sein zur Förderung von Schiffsbrennstoffen mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt bei der erforderlichen Leistung für den normalen Betrieb der Antriebsanlagen; und
  - .3 Zusätzlich zu .1 müssen zwei separate Brennstoffpumpen bereitgestellt werden, von denen jede in der Lage und geeignet ist für die Versorgung mit Schiffsbrennstoffen mit einem Schwefelgehalt nicht über 0,1 v.H./m/m und einer Mindestviskosität von 2 cSt bei der erforderlichen Leistung für den normalen Betrieb der Antriebsanlagen.

**Anmerkungen:**

- 1 Für den Zweck dieser Interpretation gilt: Falls durch eine Vorschrift für das Fahrtgebiet des Schiffes (z. B. ECA, spezielle Häfen oder räumliche Gebiete, usw.)

- ein Destillat-Schiffsbrennstoff (genormtes Destillatöl) mit einem anderen maximalen Schwefelgehalt festgelegt wird, dann ist dieser Höchstwert anzuwenden.
- 2 IACS UR35.4.1 (automatisches Anspringen von Bereitschaftspumpen) gilt unabhängig von der Anordnung der Pumpen für Schiffe mit dem Klassenzeichen für unbesetzten Maschinenraum.
  - 3 Wird für den Betrieb der Antriebsanlagen elektrische Energie benötigt, gelten die Anforderungen auch für Maschinen zur Energieerzeugung, wenn diese Maschinen von allgemeinen Brennstoff-Förderpumpen versorgt werden.
- 

(VkBl. 2014 S. 728)