

Anlage

Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS**Regel 2.21 – Begriffsbestimmung des Begriffs „Leergewicht“**

- 1 In Leergewicht und Leerschiffszustand ist das Gewicht von Medien an Bord für die fest eingebauten Feuerlöschsysteme (z. B. Frischwasser, CO₂, Trockenlöschpulver, Schaumkonzentrat usw.) einzubeziehen.

Regel 3-2 – Schutzanstriche von eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehenen Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie von Doppelhüllenräumen von Massengutschiffen

- 2 Die folgenden Tanks sind nicht als eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Tanks anzusehen und sind deshalb von der Anwendung und den Anforderungen der *Leistungsanforderung für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllenräume von Massengutschiffen* (Entschließung MSC.215(82)) auszunehmen, vorausgesetzt, die Anstriche, die in den in den Unterabsätzen .2 und .3 unten beschriebenen Tanks verwendet wurden, werden vom Hersteller des Anstrichs als widerstandsfähig gegen die in diesen Tanks gelagerten Medien bestätigt, und vorausgesetzt, solche Anstriche werden gemäß den Verfahren des Herstellers des Anstrichs angewandt und instand gehalten.

- .1 Ballasttanks, die im Internationalen Schiffs-messbrief (1969) (International Tonnage Certificate (1969)) als „Räume, die in die Nettoraumzahl einbezogen sind“ ausgewiesen sind;
- .2 Seewasserballasttanks in Fahrgastschiffen, die auch für die Beförderung von Grauwasser oder Schwarzwasser vorgesehen sind; und
- .3 Seewasserballasttanks in Viehtransportern, die auch für die Beförderung von Viehdung vorgesehen sind.

Regel 7-2 – Berechnung des Faktors s_v

- 3 Bei der Anwendung von θ_v beinhalten Öffnungen, die nicht wetterdicht verschlossen werden können oder verschlossen werden dürfen, Lüfter (die Regel 19(4) des *Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966* erfüllen), die aus betrieblichen Gründen offen bleiben müssen, um für den effektiven Betrieb des Schiffes Luft in den Maschinenraum oder Notdieselraum zu liefern (falls diese in der Stabilitätsrechnung als Auftriebskörper berücksichtigt werden, oder nach unten führende Öffnungen schützen).

(VkBl 2016 S. 700)

Nr. 172 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1539, „Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 13. Oktober 2016
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1539, „Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1539

vom 6. Juni 2016

Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat, um eine globale und einheitliche Umsetzung der Anforderungen von Kapitel II-1 SOLAS zu ermöglichen, auf seiner sechsundneunzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2016) einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS, die vom Unterausschuss Schiffsentwurf und -konstruktion auf seiner dritten Tagung (18. bis 22. Januar 2016) vorbereitet wurden, angenommen, wie sie in der Anlage aufgeführt sind.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten einheitlichen Interpretationen anzuwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
