

Nr. 196 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1539/Rev.1, „Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 und der Anforderungen zur sicheren Weiterfahrt in einen Hafen für Überflutungsmeldesysteme“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 05. Oktober 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1539/Rev.1, „Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 und der Anforderungen zur sicheren Weiterfahrt in einen Hafen für Überflutungsmeldesysteme“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1539/Rev.1
4. Juli 2019

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN VON
KAPITEL II-1 SOLAS UND DER ANFORDERUNGEN
ZUR SICHEREN WEITERFAHRT IN EINEN HAFEN
FÜR ÜBERFLUTUNGSMELDESYSTEME**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat, um eine globale und einheitliche Umsetzung der Anforderun-

- gen von Kapitel II-1 SOLAS zu ermöglichen, auf seiner sechsundneunzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2016) *Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS* (MSC.1/Rundschreiben 1539), die vom Unterausschuss Schiffsentwurf und -konstruktion auf seiner dritten Tagung vorbereitet wurden, angenommen.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) Änderungen des MSC.1/Rundschreibens 1539 angenommen, um zusätzlichen Wortlaut in die einheitlichen Interpretationen von Regel II-1/7-2 zur Berechnung des Faktors s_i sowie neue Interpretationen der Regeln II-1/22-1 und II-2/21 Absatz 4.13 zu der Anforderung der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen für Überflutungsmeldesysteme aufzunehmen. Der geänderte Wortlaut der einheitlichen Interpretationen ist in der Anlage wiedergegeben.
 - 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen, mit der Anmerkung, dass die einheitliche Interpretation der Regeln II-1/22-1 und II-2/21 Absatz 4.13 zu der Anforderung der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen für das Überflutungsmeldesystem nur bei Schiffen angewendet werden muss, für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Juli 2019 abgeschlossen wird.
 - 4 Dieses Rundschreiben ersetzt MSC.1/Rundschreiben 1539.

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 Schiffsmessbrief (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_i

- 3 Bei der Anwendung von θ_v beinhalten Öffnungen, die nicht wetterdicht verschlossen werden können oder verschlossen werden dürfen, Lüfter (die Regel 19 Absatz 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, Notdieselraum oder Ro-Ro- und Fahrzeugräume zu liefern (falls diese in der Stabilitätsrechnung als Auftriebskörper berücksichtigt werden oder nach unten führende Öffnungen schützen). Wenn es technisch nicht machbar ist, einige Lüfter für geschlossene Ro-Ro- und Fahrzeugräume als ungeschützte Öffnungen zu behandeln, können Verwaltungen eine alternative Ausführung, die einen gleichwertigen Grad an Sicherheit bietet, gestatten.

Regel II-1/22-1 – Überflutungssysteme für Fahrgastschiffe, die 36 oder mehr Personen befördern und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sindⁱ

„Für wasserdichte Räume unterhalb des Schottendecks ist ein Überflutungsmeldesystem auf der Grundlage der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien* vorzusehen.“

* Es wird auf die *Richtlinien für Überflutungsmeldesysteme* für Fahrgastschiffe (MSC.1/Rundschreiben 1291) verwiesen.“

Regel II-2/21 Absatz 4.13 – Sichere Weiterfahrt in einen Hafen*

„Geht ein Brandschaden nicht über die Unfallschwelle nach Absatz 3 hinaus, so muss das Schiff in der Lage sein, zu einem Hafen weiterzufahren; dabei muss ein Schutzbereich nach der Begriffsbestimmung in Regel 3.51 zur Verfügung stehen. Damit das Schiff als in der Lage gilt, zu einem Hafen weiterzufahren, müssen folgen-

ⁱ Die Änderungen der Regeln II-1/22-1 und II-2/21 Absatz 4.13 SOLAS wurden mit Entschließung MSC.216(82) angenommen.

de Systeme in dem Teil des Schiffes, der nicht vom Brand betroffen ist, betriebsfähig bleiben:

(...)

.13 die Überflutungsmeldesysteme; (...)

* Es wird auf *Vorläufige Erläuterungen zur Beurteilung der Systemanforderungen für Fahrgastschiffe nach einem Brand oder einem Wassereinbruch* (MSC.1/Rundschreiben 1369 und Add.1) verwiesen.“

Richtlinien für Überflutungsmeldesysteme für Fahrgastschiffe (MSC.1/Rundschreiben 1291)

„7 Sämtliche wasserdichte Abteilungen, die separat mit einem Flüssigkeitsspiegel-Überwachungssystem ausgestattet sind (wie beispielsweise Süßwasser, Ballastwasser, Kraftstoff etc.) und über ein Anzeigefeld oder ein anderes Instrument zur Überwachung auf der Kommandobrücke verfügen (und im Sicherheitszentrum, falls es sich in einem von der Kommandobrücke getrennten Raum befindet), sind von diesen Anforderungen ausgeschlossen.“

Interpretation

Für Fahrgastschiffe, die 36 oder mehr Personen befördern und Regel II-1/8-1 SOLAS unterliegen, gelten die Anforderungen zur sicheren Weiterfahrt in einen Hafen der Regel II-2/21 Absatz 4 SOLAS sowohl für

- .1 die Überflutungsmeldesysteme in den in Absatz 6 von MSC.1/Rundschreiben 1291 bestimmten Räumen; und
- .2 die Flüssigkeitsspiegel-Überwachungssysteme, die als Überflutungsmeldesysteme verwendet werden oder diese ersetzen, wie es in Absatz 7 von MSC.1/Rundschreiben 1291 bestimmt ist.

Somit ist für die Systeme, die im obenstehenden Unterabsatz .2 genannt sind, die Formulierung „von diesen Anforderungen ausgeschlossen“ in Absatz 7 von MSC.1/Rundschreiben 1291 keine Ausnahme von der allgemeinen Bestimmung aus Regel II-2/21 Absatz 4.13 SOLAS (im Falle eines Brandes betriebsfähig bleiben). Diese Ausnahme betrifft nur die ausführlichen Bestimmungen in MSC.1/Rundschreiben 1291.

(VkBl. 2021 S. 995)