

Rundschreiben MSC.1/1203
vom 26. Mai 2006

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR
BRANDPRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGE-
FÜHRTEN BRANDPRÜFVERFAHREN**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundachtzigsten Tagung (10. bis 19. Mai 2006) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner fünfzigsten Tagung (9. bis 13. Januar 2006) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu den im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren im Hinblick auf die Angabe einer genaueren Auslegung für unbestimmte Ausdrücke, die entsprechend den IMO-Regelwerken unterschiedlich interpretiert werden können, angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS und der im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 19. Mai 2006 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM KAPITEL
II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR BRAND-
PRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGEFÜHRTEN
BRANDPRÜFVERFAHREN**

Regel II-2/3.34 – Begriffsbestimmung für „Ölaufbereitungsanlage“

„Ölaufbereitungsanlage“ umfasst jede Einrichtung für die Aufbereitung von flüssigem Brennstoff und dessen Zuführung, erwärmt oder nicht erwärmt, zu Kesseln (einschließlich Inertgas-Generatoren) und Maschinen (einschließlich Gasturbinen) bei einem Druck von mehr als 0,18 N/mm². Brennstoff-Förderpumpen gelten nicht als Ölaufbereitungsanlagen.

Regel II-2/9.2.4.2.5 – Schutz vor dem Ladungsbereich

Bei den Teilbereichen (der Aufbauten oder Deckshäuser), die dem Ladungsbereich zugekehrt sind, muss die Isolierung der Klasse A-60 bis zur Unterseite des Kommandobrückendecks hochgezogen sein.

Regel II-2/9.3.1 – Durchführungen durch feuerwiderstandsfähige Trennflächen und Verhinderung der Wärmeübertragung

Dieser Absatz ist auf alle Durchführungen in äußeren Begrenzungen von Aufbauten und Deckshäusern, die nach Regel II-2/9.2.4.2.5 SOLAS entsprechend der Klasse A-60 isoliert sein müssen, anzuwenden.

Regel II-2/10.7.1.4 – Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme für normale Ladung

- 1 Nichtbrennbare Ladungen wie beispielsweise die in Absatz 1 Anlage 2 des FTP-Codes aufgeführten

Werkstoffe brauchen nicht in dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis erwähnt zu werden.

- 2 Die Eignungsbescheinigung entsprechend Regel II-2/19 darf nicht mehr Ladungen genehmigen als in der dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis beigefügten Ladungsliste angegeben.

Regel II-2/19.3.2 – Zündquellen

- 1 Es wird auf die Norm IEC 60092-506 – Electrical installations in ships – Special features – Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk (Elektrische Anlagen auf Schiffen – Besondere Merkmale – Schiffe für den Transport von bestimmten gefährlichen Gütern und Produkten, die nur als Massengut gefährlich sind) – verwiesen.
- 2 Bei Rohrleitungen mit offenen Enden (z. B. Lüftungs- und Lenzrohre u. s. w.) in einem gefährlichen Bereich ist die Rohrleitung selbst als „gefährlicher Bereich“ einzustufen (Siehe IEC 60092-506 Tabelle B1 Punkt B).
- 3 Geschlossene Räume (z. B. Rohrtunnel, Lenzpumpenräume u. s. w.), die solche Rohrleitungen mit Einrichtungen wie Flansche, Ventile, Pumpen u. s. w. enthalten, sind als ein erweiterter gefährlicher Bereich anzusehen, sofern sie nicht mit Überdruck entsprechend IEC 60092-506 Abschnitt 7 versehen sind.

Entschließung A.754(18) – Feuerwiderstandsfähige Fenster auf Tankschiffen

Fenster, die im Frontschott eines Unterkunftsblocks auf Tankschiffen eingebaut sind, müssen dem Prototyp, der einem Normal-Brandversuch nach Klasse A mit seiner dem Feuer ausgesetzten Außenseite unterzogen worden ist (d. h. die Seite, die nach dem Einbau an Bord dem Wetter ausgesetzt ist), entsprechen. Die Isolierung des Schottes, die zusammen mit dem Fenster-Probekörper verwendet wird, ist auf der dem Feuer nicht zugewandten Seite des Bauteilkerns anzubringen.

(VkB1. 2011 S. 242)

Nr. 77 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1239 einschließlich MSC.1/Rundschreibens 1239 Corr.1, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-

ausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1239 einschließlich MSC.1/Rundschreiben 1239 Corr.1, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1239 einschließlich
MSC.1/1239/Corr.1
vom 30. Oktober 2007

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundachtzigsten Tagung (3. bis 12. Oktober 2007) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung (5. bis 9. Februar 2007) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 5. Oktober 2007 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

Regeln II-2/3.6 und II-2/4.5.1.1 – Schutz von Brennstoff

- 1 Ein Leerraum oder ein Wasserballasttank, der in Übereinstimmung mit MARPOL einen Brennstofftank schützt, wie in Abbildung 1 dargestellt, braucht nicht als „Ladungsbereich“ entsprechend der Begriffsbestimmung in Regel II-2/3.6 SOLAS angesehen zu werden, selbst wenn sie mit dem Ladeöltank oder dem Sloptank* eine kreuzförmige Berührung haben.
- 2 Ein Leerraum, der in Übereinstimmung mit MARPOL einen Brennstofftank schützt, ist nicht wie in Regel II-2/4.5.1.1 SOLAS angegeben als Kofferdamm anzusehen. Die in Abbildung 1 dargestellte Anordnung der Leerräume ist deshalb als zulässig anzusehen, selbst wenn sie mit dem Sloptank eine kreuzförmige Berührung haben.

* Entsprechend der Begriffsbestimmung in MARPOL 73/78.

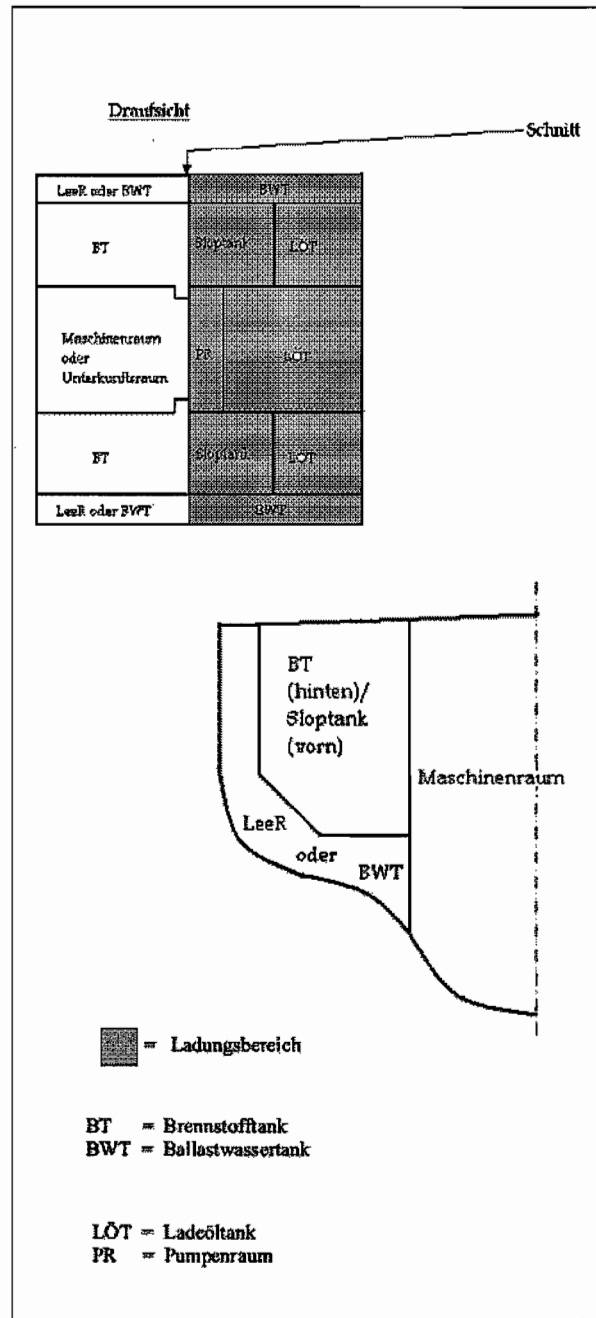


Abbildung 1

Regeln II-2/4.5.1.2 und II-2/4.5.1.3 – Anordnung von Farbenräumen innerhalb des Ladungsbereichs

Unabhängig von ihrer Größe dürfen Farbenräume nicht oberhalb der in Regel II-2/4.5.1.2 SOLAS für Öltankschiffe angegebenen Tanks und Räume angeordnet sein.

Regel II-2/9.7.3.1.2 – Feuer-Kategorie von Lüfterräumen, die Maschinenräume versorgen

- 1 Ein Lüfterraum, der ausschließlich den Maschinenraum oder mehrere Räume einschließlich eines Maschinenraums versorgt, kann als Maschinenraum mit geringer oder keiner Brandgefahr behandelt werden. In diesem Fall:

- .1 müssen die Begrenzungen zwischen dem Lüfterraum und dem Maschinenraumschacht die Feuerwiderstandsfähigkeit „A-0“ haben,
 - .2 müssen Lüftungskanaldurchführungen der Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS entsprechen,
 - .3 müssen Lüftungskanäle, die Maschinenräume versorgen, direkt zu dem entsprechenden Lüfter bzw. den entsprechenden Lüftern und vom Lüfter zu den Lüftungsöffnungen führen, und
 - .4 muss das Schließen der Lüftungskanäle zum bzw. vom Maschinenraum von außerhalb des Maschinenraums möglich sein. In diesem Fall können die Bedieneinrichtungen für das Schließen des Maschinenraum-Lüftungskanals (d. h. eine entsprechend Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS eingebaute Brandklappe) innerhalb des Lüfterraums angeordnet sein.
- 2 Ein Lüfterraum, der ausschließlich den Maschinenraum versorgt, kann als Teil des Maschinenraums angesehen werden. In diesem Fall:
- .1 brauchen die Vorschriften für die Feuerwiderstandsfähigkeit der waagerechten Begrenzung zwischen dem Lüfterraum und dem Maschinenraum nicht angewendet zu werden, und
 - .2 muss das Schließen der Lüftungskanäle zum bzw. vom Maschinenraum von außerhalb des Maschinenraums möglich sein. In diesem Fall müssen die Bedieneinrichtungen für das Schließen des Lüftungsschachtes (d.h. eine gemäß Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS eingebaute Brandklappe) außerhalb des Lüfterraums angeordnet sein.
- 3 Für beide vorstehend beschriebenen Fälle:
- .1 bei jedem Raum, der an den im Aufbau liegenden Lüfterraum angrenzt, muss die Feuerwiderstandsfähigkeit des trennenden Schottes bzw. der trennenden Schotte die maßgeblichen Anforderungen der in der Tabelle (den Tabellen) der Regel II-2/9 SOLAS festgelegten Feuerwiderstandsfähigkeit erfüllen, und
 - .2 gegebenenfalls sind die Vorschriften des Freibord-Übereinkommens von 1966, die für Verschlussvorrichtungen zum Schutz gegen Niederfluten maßgeblich sind, anzuwenden.

Regel II-2/10.4.3 – Aufbewahrung von Feuerlöschmitteln vor den Laderäumen

Feuerlöschmittel zum Schutz der Laderäume dürfen in einem Raum aufbewahrt werden, der sich vor den Laderäumen, aber hinter dem Kollisionsschott oder seiner imaginären senkrechten Linie befindet, vorausgesetzt, es sind sowohl eine manuelle Auslösevorrichtung vor Ort als auch eine Fernauslösung für die Abgabe des Löschmittels eingebaut, wobei die letztere von widerstandsfähiger Bauart oder so geschützt ist, dass sie im Falle eines Brandes in den geschützten Räumen funktionsfähig bleibt. Die Fernauslösung ist im Unterkunfts-bereich anzuordnen, um ihre sofortige Zugänglichkeit durch die Besatzung zu ermöglichen. Die Fähigkeit, unterschiedliche Feuerlöschmittel-Mengen in verschiedene so geschützte Laderäume abzugeben, ist bei der Auslegung der Fernauslösung zu berücksichtigen.

Regel II-2/20.6.2 – Tragbare Feuerlöschgeräte in Laderäumen, die mit Fahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks beladen sind

Laderäume, die mit Fahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks beladen und bei denen die Fahrzeuge in offenen oder geschlossenen Containern verstaut sind, brauchen nicht mit tragbaren Feuerlöschern, Wassernebelrohren und Schaumlösch-Einheiten versehen zu sein.

(VkBl. 2011 S. 243)

Nr. 78 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1240, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1240, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1240
vom 30. Oktober 2007

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM INTERNATIONALEN CODE FÜR BRANDSICHERHEITSSYSTEME (FSS-CODE)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundachtzigsten Tagung (3. bis 12. Oktober 2007) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung (5. bis 9. Februar 2007) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum FSS-Code im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels 5 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels 5 des FSS-Codes auf Schiffe, die am oder