

men unbeschädigte Palette bedeutet ein 0 %-Schaden der Palette. Teilweise verkohlte Paletten sind visuell zu bewerten. Einwandfreie und geeignete Photographien der beschädigten Brennstoffpackung sind in den Prüfbericht einzufügen.

Anmerkung 2:

Die Entzündung der Zielobjekte wird durch die in Abbildung 3.5.2 beschriebene Verfahrensweise bestimmt, wenn die Sicht während der Prüfung so schlecht ist, dass sie nicht visuell beobachtet werden kann.

3.7.1 Brandszenario 1: Ladungsbrand in einem simulierten Lastkraftwagen (Deckenhöhe 5 m)

Die folgenden vier Kriterien müssen erfüllt werden:

- .1 Nach der Auslösung des Systems darf der maximale 5-Minuten-Durchschnitt an jeder der drei Messpositionen am freiliegenden Ende der Brennstoffpackung 300 °C nicht überschreiten,
- .2 nach der Auslösung des Systems darf der maximale 5-Minuten-Durchschnitt an jeder der drei Messpositionen am verdeckten Ende der Brennstoffpackung 350 °C nicht überschreiten,
- .3 der nach der Prüfung festgestellte Gesamtschaden an der Holzpaletten-Anordnung darf 45 v. H. nicht überschreiten, und
- .4 die Sperrholzplatten-Zielobjekte dürfen sich während der Prüfung nicht entzünden.

3.7.2 Brandszenario 2: Brand eines Personenkraftwagens

Die folgenden zwei Kriterien müssen erfüllt werden:

- .1 Nach der Auslösung des Systems darf der maximale 5-Minuten-Durchschnitt an jeder der vier Messpositionen 350 °C nicht überschreiten, und
- .2 die Sperrholzplatten-Zielobjekte dürfen sich während der Prüfung nicht entzünden.

4 Bestimmung der wirksamen Fläche

Beide Brandszenarien beinhalten verdeckte Brände, die während der Prüfung durchgehend heftig brennen. Die Brandunterdrückungs-Prüfungen nach Absatz 3.6.1 können bei der Ermittlung der wirksamen Fläche bei Nassrohrsystemen, Trockenrohrsystemen und vorgesteuerte Systemen angewendet werden. Die Bewertung basiert auf der Prüfung mit der größten Anzahl von ausgelösten Düsen.

Die Deckenfläche von 100 m² nach Absatz 3.3.1 ist höchstwahrscheinlich nicht ausreichend für die Bestimmung der wirksamen Fläche. Die Decke muss groß genug sein, um die Installation einer ausreichenden Anzahl von Düsen so zu ermöglichen, dass es eindeutig ist, dass die auslösenden Düsen wirklich die maximale Anzahl von wirksamen Düsen darstellen.

Die wirksame Fläche wird durch Multiplikation der größten bei der Prüfung auslösenden An-

zahl von Düsen mit zwei und die Definierung der entsprechenden Abdeckfläche bestimmt.

5 Prüfbericht

Der Prüfbericht muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- .1 Name und Anschrift des Prüfinstituts,
- .2 Ausstellungsdatum und Identifikationsnummer des Prüfberichtes,
- .3 Name und Anschrift des Auftraggebers,
- .4 Name und Anschrift des Herstellers oder des Lieferanten der Düsen,
- .5 Prüfverfahren und Zweck der Prüfung,
- .6 Identifikation der Düsen,
- .7 Beschreibung der geprüften Düsen und Eigenschaften des Systems,
- .8 ausführliche Beschreibung des Versuchsaufbaus einschließlich Zeichnungen und Photographien der Brennstoffpackungen und Zielobjekte vor und nach der Prüfung,
- .9 Datum der Prüfungen,
- .10 gemessener Düsendruck und Durchfluss/Sprühcharakteristik,
- .11 Identifikation der Prüfausrüstung und der verwendeten Instrumente,
- .12 Prüfergebnisse einschließlich der Beobachtungen und Mess-Aufzeichnungen während und nach der Prüfung,
- .13 Abweichungen vom Prüfverfahren
- .14 Zusammenfassung, und
- .15 Datum des Berichtes und Unterschrift.

(VkBl. 2011 S. 609)

Nr. 178 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1 Rundschreiben 1275 „Einheitliche Interpretation zum Kapitel II-2 SOLAS über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern an Bord von Schiffen“

Hamburg, den 25. Juli 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1 Rundschreiben 1275, Einheitliche Interpretation zum Kapitel II-2 SOLAS über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern an Bord von Schiffen, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1275
vom 3. Juni 2008

EINHEITLICHE INTERPRETATION ZUM KAPITEL II-2 SOLAS ÜBER DIE ANZAHL UND ANORDNUNG VON TRAGBAREN FEUERLÖSCHERN AN BORD VON SCHIFFEN

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundachtzigsten Tagung (7. bis 16. Mai 2008) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner zweiundfünfzigsten Tagung erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern an Bord von Schiffen im Hinblick auf eine genauere Auslegung von unbestimmten Ausdrücken wie beispielsweise „entsprechend den Anforderungen der Verwaltung“ in IMO-Vertragswerken, die unterschiedlich ausgelegt werden können, angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern an Bord von Schiffen nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen am oder nach dem 1. Januar 2009 zu richten und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

EINHEITLICHE INTERPRETATION ÜBER DIE ANZAHL UND ANORDNUNG VON TRAGBAREN FEUERLÖSCHERN AN BORD VON SCHIFFEN

1 Geltungsbereich und Anwendung

- 1.1 Die einheitlichen Interpretationen geben eine Anleitung über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern an Bord von Schiffen, wie sie in den Regeln II-2/10.3, II-2/10.5.1.2, II-2/10.5.2.2, II-2/10.5.3.2.2, II-2/10.5.4, II-2/18.5.1.1, II-2/18.5.1.2, II-2/19.3.7 und II-2/20.6.2.1 SOLAS und Kapitel 4 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) vorgeschrieben sind.
- 1.2 Diese einheitlichen Interpretationen gelten für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut worden sind. Bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut worden sind, werden die Schiffseigner ermutigt, diese einheitlichen Interpretationen einzuführen.
- 1.3 Regel II-2/10.3.2.3 SOLAS (betreffend die erlaubten Räume, in denen CO₂-Feuerlöscher angeordnet werden dürfen) und Absatz 4.2.1.1.1 des FSS-Codes (betreffend die Löschmittelmenge der tragbaren Feuerlöcher) sind auf Schiffe anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut worden sind.

2 Einheitliche Interpretationen über die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern in den verschiedenartigen Räumen an Bord von Schiffen

- 2.1 Die nachfolgende Tabelle ist für die Anzahl und Anordnung tragbarer Feuerlöcher in Unterkunftsräumen, Wirtschaftsräumen, Kontrollstationen, Maschinenräume der Kategorie A, sonstige Maschinenräume, Laderäume, Wetterdecks und sonstige Räume an Bord von Schiffen anzuwenden.
- 2.2 Regel II-2/10.3.2.2 SOLAS schreibt vor, dass „einer der für die Verwendung in einem bestimmten Raum vorgesehenen tragbaren Feuerlöcher in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum angeordnet sein muss“. Es wird empfohlen, dass die verbleibenden tragbaren Feuerlöcher in den Gesellschaftsräumen und Werkstätten an den oder in der Nähe der Haupteingänge und -ausgänge angeordnet werden.
- 2.3 Ist ein Raum verschlossen, wenn er unbesetzt ist, dürfen sich die für diesen Raum vorgeschriebenen tragbaren Feuerlöcher innerhalb oder außerhalb des Raumes befinden.
- 2.4 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes durch die einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS, zum Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), zum Code für Brandprüfverfahren (FTP-CODE) und zugehörigen Brandprüfverfahren (MSC/Rundschreiben 1120) oder Regel II-2/10.5 SOLAS bestimmt ist, ist die folgende Tabelle für die Anzahl und Anordnung von tragbaren Feuerlöschern in Maschinenräumen der Kategorie A anzuwenden.

3 Auswahl von tragbaren Feuerlöschern

Die ausgewählten tragbaren Feuerlöcher müssen für die Brandgefahr(en) in dem Raum entsprechend den Verbesserten Richtlinien für tragbare Feuerlöcher an Bord von Schiffen, die mit Entschließung A.951(23) angenommen worden sind, geeignet sein. Die in der Tabelle angegebenen Brandklassen der tragbaren Feuerlöcher gelten nur als Hinweis.

Anmerkung:

Auf Schiffen unter deutscher Flagge unterliegen die tragbaren Feuerlöcher den Normen der Reihe EN 3 (EN 3-7 bis EN 3-10) entsprechend der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung in der jeweils geänderten Fassung.

Tabelle – Mindestanzahl und Verteilung von tragbaren Feuerlöschern in den verschiedenartigen Räumen an Bord von Schiffen

	Art der Räume	Mindestanzahl der Feuerlöcher	Brandklasse(en) des/der Feuerlöcher(s)
Unterkunftsräume	Gesellschaftsräume	1 je 250 m ² Decksfläche oder Anteil davon	A
	Gänge	Die Wegstrecke zu den Feuerlöschern darf 25 m innerhalb jedes Decks und Hauptbrandabschnitts nicht übersteigen	A
	Treppen	0	
	Sanitärräume, Kabinen, Büroräume, Pantrys ohne Kocheinrichtungen	0	
	Krankenstationen	1	A

	Art der Räume	Mindestanzahl der Feuerlöscher	Brandklasse(en) des/der Feuerlöscher(s)
Wirtschaftsräume	Wäscherein, Trockenräume, Pantrys mit Koch-einrichtungen	1 ²	A oder B
	Abstellräume, Vorratsräume (mit einer Decksfläche von 4 m ² oder mehr), Post- und Gepäckräume, Verschlussräume, Arbeitsräume (nicht Teil der Maschinenräume, Küchen)	1 ²	B
	Küchen	1 Brandklasse B und zusätzlich 1 Brandklasse F oder K für Küchen mit Frittiergeräten	B, F oder K
	Abstellräume und Vorratsräume (mit einer Decksfläche von weniger als 4 m ²)	0	
	Sonstige Räume, in denen entzündbare flüssige Stoffe aufbewahrt werden	Entsprechend Regel II-2/10.6.3 SOLAS	
Kontrollstationen	Kontrollstationen (mit Ausnahme des Ruderhauses)	1	A oder C
	Ruderhaus (Brücke)	2, hat das Ruderhaus eine Decksfläche von weniger als 50 m ² , so ist nur 1 Feuerlöscher erforderlich ³	A oder C
Maschinenräume der Kategorie A	Zentrale Kontrollstation für die Antriebsmaschinen	1 und 1 zusätzlicher für elektrische Brände geeigneter Feuerlöscher, wenn die Hauptschalttafeln in der zentralen Kontrollstation angeordnet sind	A und/oder C
	In der Nähe der Hauptschalttafeln	2	C
	Werkstätten	1	A oder B
	Geschlossene Räume mit ölgefeuerten Inertgas-Generatoren, Verbrennungsanlagen und Abfallbeseitigungsanlagen	2	B
	Einzelner geschlossener Raum mit Brennstoff-Separatoren	0	

	Art der Räume	Mindestanzahl der Feuerlöscher	Brandklasse(en) des/der Feuerlöscher(s)
Sonstige Räume	Zeitweise unbesetzte Maschinenräume der Kategorie A	1 an jedem Zugang ¹	B
	Werkstätten als Teil von Maschinenräumen und sonstige Maschinenräume (Hilfsmaschinenräume, Räume mit elektrischen Einrichtungen, automatischen Telefonvermittlungsanlagen und Klimaanlage sowie sonstige ähnliche Räume)	1	B oder C
	Wetterdecks	0 ⁴	B
	Ro-Ro-Räume und Fahrzeugräume	Auf jeder Decksebene ist kein Punkt im Raum mehr als 20 m Wegstrecke von einem Feuerlöscher entfernt ^{4,5}	B
	Laderäume	0 ⁴	B
	Ladepumpenräume	2	B
	Hubschrauberdecks	Entsprechend Regel II-2/18.5.1 SOLAS	B

Anmerkungen:

- Ein für einen kleinen Raum vorgeschriebener tragbarer Feuerlöscher darf außerhalb und in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum angeordnet sein.
- Bei Wirtschaftsräumen kann ein tragbarer Feuerlöscher, der für diesen kleinen Raum vorgeschrieben und außerhalb oder in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum angeordnet ist, auch als Teil der Forderung für den Raum, in dem er angeordnet sein soll, berücksichtigt werden.
- Wenn das Ruderhaus an den Kartenraum angrenzt und eine Tür hat, die einen unmittelbaren Zugang zum Kartenhaus bietet, ist in dem Kartenraum kein zusätzlicher Feuerlöscher erforderlich. Das Gleiche gilt für Sicherheitszentralen, wenn sie sich innerhalb der Begrenzungen des Ruderhauses auf Fahrgastschiffen befinden.
- Wenn gefährliche Güter auf dem Wetterdeck, in offenen Ro-Ro-Räumen und Fahrzeugräumen sowie in Laderäumen, soweit zutreffend, befördert werden, sind zwei tragbare Feuerlöscher vorzusehen, von denen jeder einen Inhalt von mindestens 6 kg Pulver oder einem gleichwertigen Löschmittel hat. Bei Tankfahrzeugen auf dem Wetterdeck sind zwei tragbare Feuerlöscher vorzusehen, von denen jeder einen angemessenen Inhalt hat.
- In Laderäumen eines Containerschiffes brauchen keine tragbaren Feuerlöscher vorgesehen zu sein, wenn Kraftfahrzeuge mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks für ihren Eigenantrieb in offenen oder geschlossenen Containern befördert werden.