



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

BG Verkehr  
Dienststelle Schiffssicherheit  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg

- ausschließlich per E-Mail –  
[Schiffssicherheit@bg-verkehr.de](mailto:Schiffssicherheit@bg-verkehr.de)

Betreff: Anwendung von Artikel 8 des Internationalen Freibord-Übereinkommens für Frachtschiffe ohne Lukendeckel  
– Bitte um Beachtung

Aktenzeichen: WS23/62331.1/2-FB  
Datum: Bonn, 29.03.2022  
Seite 1 von 2

Regel 14 des Anhangs 1 des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Protokolls von 1988 in der geänderten Fassung erfordert Luken für die Frachträume als Mittel zur Sicherung der Wetterfestigkeit.

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat auf seiner zweiundsechzigsten Tagung im Mai 1993 vorläufige Richtlinien für Open-Top-Containerschiffe genehmigt, die in MSC/Circ.608/Rev.1 (vorläufige Richtlinien für Open-Top-Containerschiffe) aufgenommen wurden. Diese beinhalten einen Mindeststandard für das Design von Containerschiffen ohne Luken.

Das Konstruktionsprinzip von Open-Top-Containerschiffen wird oft auf Open-Top-Stückgutschiffe ausgeweitet. Ein Design von Frachtschiffen ohne Luken kann gemäß Artikel 8 des Internationalen Freibord-Übereinkommens genehmigt werden, sofern ein gleichwertiger Ersatz mindestens dasselbe Sicherheitsniveau für den jeweiligen Schutzzweck erreicht.

Die Dienststelle Schiffssicherheit kann die Erfüllung der Vorschriften einer anerkannten Organisation für Container- und Stückgutschiffe ohne Lukendeckel als gleichwertigen Ersatz für die Vorschriften in Regel 14 des Anhangs 1 des Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Protokolls von 1988 in der geänderten Fassung anerkennen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

Referat WS 23

Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Postanschrift  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

Tel. +49 228 99-300-4402  
Fax +49 228 99-300-4402

ref-ws23@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Seite 2 von 2

1. Die Vorschriften der anerkannten Organisation basieren auf den im MSC Rundschreiben 608/Rev.1 festgelegten Mindeststandards
2. Aufgrund der baulichen Besonderheiten von Stückgutschiffen sind einige Abweichungen von den Vorgaben im MSC Rundschreiben 608/Rev.1 erforderlich. Dabei ist gegenüber der Dienststelle Schiffssicherheit nachzuweisen, dass insbesondere folgende Aspekte ausreichend adressiert sind:
  - a) Nachweise für Intaktstabilität bei mit Wasser gefluteten Laderäumen (siehe auch Nr. 3. und 4)
  - b) Entwässerungsvorrichtungen für Laderäume ohne wetterdichte Luken
  - c) Brandschutz für Laderäume ohne wetterdichte Luken
  - d) Besondere Anforderungen (Bau und Ausrüstung) für den Transport gefährlicher Güter
3. Bei Fällen, in denen die Intaktladefälle nicht mit dem in Paragraphen 6.3-6.5 des MSC Rundschreibens 608/Rev.1 vorgeschriebenen Wasserpegel berechnet werden, ist der abweichende Wasserpegel zu begründen und durch einen Nachweis basierend auf den ohnehin nach MSC Rundschreiben 608/Rev.1 verpflichtend vorgeschriebenen Modellversuchen erforderlich.
4. Bei der Berechnung der Intaktladefälle sind Zwischenfüllstände der gefluteten Laderäume im Abstand von nicht mehr als 250 mm zu berücksichtigen, bis zur maximalen Laderaumfüllung, wie sie in voranstehendem Pkt. 3. beschrieben ist.
5. In Fällen, wo Zwischendecks angeordnet sind, sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen, um diese zügig über gleichmäßig verteilte Öffnungen vom angesammelten Wasser zu befreien. Diese Wasserpforten sollen dabei nach den Vorgaben der ICLL Regel 24 bemessen sein.

Die Zeugniserteilung unter Nutzung dieser alternativen Bauweise ist der IMO über die GISIS Datenbank bekannt zu machen.

Im Auftrag

Eleni Poupaki

Anlage