

eine Verformung des Rumpfes oder des Schutzdaches bei der Aussetzung keine Verletzungen bei den Insassen verursacht. Der Sitz muss an einer Stelle angebracht und so aufgebaut sein, dass die Möglichkeit einer Verletzung während der Aussetzung ausgeschlossen ist, wenn der Sitz schmäler als die Schultern des Insassen ist. Der Durchgang zwischen den Sitzen muss eine freie Breite von mindestens 480 mm zwischen dem Deck und der Oberkante der Sitze haben, frei von Hindernissen sein sowie mit einer rutschfesten Oberfläche und geeigneten Fußstützen versehen sein, die ein sicheres Einsteigen in der Aussetzstellung gestatten. Jeder Sitz muss mit einem geeigneten Sicherungsgurt mit einer Vorrichtung zur Schnellauflösung unter Druck versehen sein, mit dem der Körper des Insassen während der Aussetzung gesichert werden kann.

- 4.7.2.2. Der Winkel zwischen der Sitzfläche und der Rückenlehne des Sitzes muss mindestens 90° betragen. Die Sitzfläche muss mindestens 480 mm breit sein. Der Freiraum vor der Rückenlehne (Abstand zwischen Gesäß und Knie) muss bei einem Winkel von 90° zur Rückenlehne mindestens 650 mm betragen. Die Rückenlehne soll mindestens 1075 Millimeter über die Sitzfläche reichen. Der Sitz muss bei der Messung entlang der Rückenlehne eine Schulterhöhe von mindestens 760 mm aufweisen. Die Fußstütze muss in einem Winkel ausgerichtet sein, der mindestens die Hälfte des Winkels der Sitzfläche beträgt, und eine Fußlänge von mindestens 330 mm haben (siehe Abbildung 2).

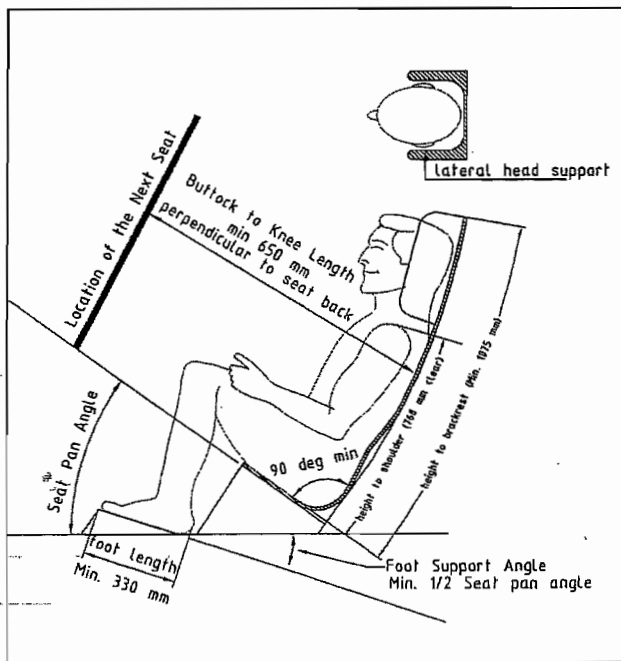


Abbildung 2

Kapitel V – Bereitschaftsboote

5.1 Bereitschaftsboote

- 4 In Absatz 5.1.1.1 Satz 1 werden nach dem Verweis auf „4.4.9 entsprechen“ folgende Wörter angefügt: „mit der Ausnahme, dass für Abschnitt 4.4.2.2.1 für alle Bereitschaftsboote eine Durchschnittsmasse von 82,5 kg gilt.“
- 5 In Absatz 5.1.3.5 Satz 2 wird die Angabe „75 kg“ durch die Angabe „82,5 kg“ ersetzt.

(VkBl. 2009 S. 416)

Nr. 122 Überarbeitete Empfehlung zur Überprüfung von Rettungsmitteln nach den Entschliefungen MSC.226(82) und MSC.274(85)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seinen Sitzungen 82 und 85 gemäß der Empfehlungen des Unterausschusses Schiffsentwurf und Ausrüstung die Entschliefungen zu Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln angenommen. Der Wortlaut der Entschliefungen ist in den Anlagen 1 und 2 zu dieser Bekanntmachung wiedergegeben.
- 2 Die Änderungen nach Entschliefung MSC.226(82) sind nach der Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses international ab 1. Juli 2008, die Änderungen nach Entschliefung MSC.274(85) nach deren Bekanntmachung anzuwenden.
- 3 Nachfolgend werden die Entschliefungen MSC.226(82) (Anlage 1) und MSC.274(85) (Anlage 2) bekannt gemacht.

Bonn, 21. Juli 2009
WS 23/62331.3/5

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anlage 1

TEIL 1

ENTSCHLIESSUNG MSC.226(82)

(angenommen am 08. Dezember 2006)

**BESCHLUSSFASSUNG ÜBER ÄNDERUNGEN DER
ÜBERARBEITETEN EMPFEHLUNG ZUR PRÜFUNG
VON RETTUNGSMITTELN IN DER ZULETZT
GEÄNDERTEN FASSUNG**

Der Schiffsicherheitsausschuss –

Gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

ebenfalls gestützt auf Entschliebung A.689(17) über die Prüfung von Rettungsmitteln, mit der die Versammlung auf ihrer siebzehnten Tagung Empfehlungen zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen hatte,

ferner gestützt darauf, dass die Versammlung bei der Annahme von Entschliebung A.689(17) den Ausschuss ermächtigt hatte, die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln ständig auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin zu überprüfen und gegebenenfalls über Änderungen dieser Empfehlung zu beschließen,

in Kenntnis von Entschliebung MSC.81(70), mit welcher der Schiffsicherheitsausschuss auf seiner siebzigsten Tagung die Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen und dadurch die Notwendigkeit anerkannt hatte, genauere Bestimmungen für die Prüfung von Rettungsmitteln auf der Grundlage der Vorschriften des Internationalen Rettungsmittel-Code (LSA-Code) einzuführen,

in dem Wunsch, sich in angemessener Form mit Widersprüchlichkeiten, die zwischen dem LSA-Code und der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln ermittelt wurden, zu befassen,

nach der auf seiner zweiundachtzigsten Tagung erfolgten PRÜFUNG von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln die vom Unterausschuss „Brandschutz“ auf seiner fünfzehnten Tagung erarbeitet wurden,

1. nimmt die Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln in der zuletzt geänderten Fassung AN, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschliebung wiedergegeben ist;
2. empfiehlt allen Regierungen, die anliegenden Änderungen bei der Prüfung von Rettungsmitteln anzuwenden;
3. bestimmt, dass diese Änderungen am 1. Juli 2008 in Kraft treten sollen.

**Anlage
zu Anlage 1****Änderungen der überarbeiteten
Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln
in der zuletzt geänderten Fassung****EINFÜHRUNG**

- 1 In diesem Absatz ist das Jahr „1999“ in „2010“ zu ändern.

**Prüfungen der Prototypen
von Rettungsmitteln**

- 1 **Rettungsringe**
- 2 Absatz 1.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„1.3 Abwurfprüfung

Jeder Rettungsring soll an seiner Oberkante mittels einer Auslösevorrichtung so aufgehängt werden, dass die Unterkante des Rettungsrings sich auf der Höhe befindet, in der er auf Schiffen im leichtesten Betriebszustand auf See angebracht werden soll, oder in einer Höhe von 30 m, falls diese Höhe größer ist, und ins Wasser geworfen werden, ohne dass er beschädigt wird. Außerdem soll ein Rettungsring an seiner Oberkante mittels einer Auslösevorrichtung so aufgehängt werden, dass die Unterkante des Rettungsrings sich auf einer Höhe von 2 m befindet und von dort dreimal auf einen Betonboden fallen gelassen werden, ohne dass er beschädigt wird.

2 Rettungswesten

- 3 Am Ende von Absatz 2.10.1.1 wird nachstehender Wortlaut angefügt:

„Jede Rettungsweste soll dann den Prüfungen gemäß den Absätzen 2.2, 2.3 und 2.5 unterzogen werden. Eine Rettungsweste, die sich selbsttätig aufgeblasen hat, wobei eine Auftriebskammer nicht aufgeblasen ist, soll der Prüfung gemäß Absatz 2.2 unterzogen werden und die Prüfung ist solange zu wiederholen, bis jede Auftriebskammer in nichtaufgeblasenem Zustand geprüft wurde. Für die Brandprüfung in Absatz 2.3 soll eine Rettungsweste aufgeblasen und eine nicht aufgeblasen sein.“

- 4 In Absatz 2.10.4.6.2 wird der Begriff „1 Grad“ durch den Begriff „5 Grad“ ersetzt.

- 5 In Absatz 2.10.4.7.2 wird das Wort „Düsen“ durch das Wort „Sprühdüsen“ ersetzt und die Wörter „und mit einem Druck von 0,3 bis 0,4 Kilopascal“ werden gestrichen.

**3 Eintauchanzüge, Wetterschutzanzüge
und Wärmeschutzhilfsmittel**

- 6 In Absatz 3.1.3 werden im zweiten Satz die Wörter „das Aufblasen möglicherweise vorhandener Auftriebskammern“ nach dem Wort „Kleidung“ eingefügt und die Wörter „das Anlegen“ werden nach den Wörtern „getragen werden muss“ eingefügt.

- 7 In Absatz 3.1.4 werden im ersten Satz die Wörter „angemessener Zeit“ durch „5 Minuten“ ersetzt.

- 8 In Absatz 3.1.7 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Bei einem schwimmfähigen Eintauchanzug mit Wärmeisolierung, der ohne Rettungsweste getragen wird, kann ein Auftriebshilfsmittel wie zum Beispiel eine aufblasbare Schwimmblase hinter dem Kopf des Trägers verwendet werden, um dieses Freibord zu erreichen, vorausgesetzt, das ohne das Auftriebshilfsmittel erreichte Freibord beträgt mindestens 50 mm.“

- 9 In Absatz 3.3.2 wird das Wort „Wärmeleitfähigkeit“ durch das Wort „Wärmeleitwert“ und der Begriff „0,25 W/(mk) durch den Begriff „7.800 W/(m²K)“ ersetzt.

4 Pyrotechnische Gegenstände – Fallschirm-Leuchtraketen, Handfackeln und schwimmfähige Rauchsignale

- 10 In den Absätzen 4.2.2 und 4.2.3 werden die Wörter „bei dieser Temperatur“ jeweils durch die Wörter „unmittelbar nach dem Herausnehmen aus der Kältekammer“ und „unmittelbar nach dem Herausnehmen aus der Wärmekammer“ ersetzt.

- 11 Absatz 4.6.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.6.2 Durch Prüfung des Leuchtsternwerkstoffs im Laboratorium soll festgestellt werden, dass der Werkstoff gleich bleibend mit einer durchschnittlichen Lichtstärke von mindestens 30.000 cd abbrennt und dass die Farbe der Flamme ein lebhaftes Rot ist mit den CIE-Koordinaten $x = 0,61$ bis $0,69$ und $y = 0,3$ bis $0,39$, oder aus diesen Koordinaten errechnet: eine Wellenlänge von 608 ± 11 nm.“

- 12 Absatz 4.7.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.7.2 Durch Prüfung des Leuchtsternwerkstoffs im Laboratorium soll festgestellt werden, dass der Werkstoff mit einer durchschnittlichen Lichtstärke von mindestens 15.000 cd abbrennt und dass die Farbe der Flamme ein lebhaftes Rot ist mit den CIE-Koordinaten $x = 0,61$ bis $0,69$ und $y = 0,3$ bis $0,39$, oder aus diesen Koordinaten errechnet: eine Wellenlänge von 608 ± 11 nm.“

- 13 Absatz 4.8.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt und die bisherige Fußnote wird gestrichen:

„4.8.3 Die Rauchdichte und die Farbe des Rauchsignals sollen durch Prüfung im Laboratorium, die bei einer Wassertemperatur von +20°C bis +25°C durchgeführt wird, wie folgt ermittelt werden:

- .1 Der Rauch soll mittels eines Gebläses, das einen Ansaugluftstrom von 18,4 m³/min erzeugen kann, durch ein Gerät geblasen werden, das aus einem Lüftungskanal von 190 mm Durchmesser besteht. Die Dichte des vorbeiziehenden Rauchs soll mit Hilfe einer Lichtquelle von mindestens 10 cd auf einer Seite des Tunnels und einer photoelektrischen Zelle auf der anderen Seite erfasst werden. Nimmt die Photozelle das gesamte von der Lichtquelle ausgestrahlte Licht auf, dann beträgt die Rauchdichte null Prozent, was bedeutet, dass kein Rauch durch den Tunnel zieht. Wenn die Photozelle nicht in der Lage ist, bei dem durch den Tunnel ziehenden Rauch von der Lichtquelle ausgestrahltes Licht aufzunehmen, ist von einer Rauchdichte von 100 % auszuge-

hen. Die Rauchdichte ist aus der Menge des Lichts, das von der Photozelle aufgenommen werden kann, zu errechnen. Vor jeder Messung soll der 100%ige Wert der Lichtstärke überprüft werden. Jede Messung soll aufgezeichnet werden.

- .2 Der Farbton des orangefarbenen Rauchs soll mittels eines visuellen Vergleichs bei Tageslicht mit einer Farbvergleichskarte, die die Palette der zulässigen Orangetöne umfasst, beurteilt werden. Die Farbvergleichskarte soll eine glänzende oder matte Oberfläche haben und aus einer Reihe von mindestens fünf orangefarbenen Farbchips bestehen, die die Palette von rötlichem Orange (Munsell-Bezeichnung 8,75 YR 6/14) bis zu gelblichem Orange (Munsell-Bezeichnung 5 YR MAX) abgestuft nach Buntton, Sättigung und Helligkeit umfasst. Die Farbchips sollen abgegrenzt gegeneinander gemäß ihrer Abfolge von rötlichem zu gelblichem Orange eingesetzt werden und sich zumindest an einer Seite über die Kante der Karte erstrecken. Jeder Farbchip soll eine Größe von mindestens 50 mm x 100 mm haben.

Bem.: Eine typische zulässige Abfolge wäre 8,75 YR 6/14, 10 R 6/14, 1,25 YR 6/14, 3,75 YR MAX, 5 YR MAX

Bem.: ASTM D1535-97 beschreibt ein Verfahren zur Umwandlung von Munsell-Bezeichnungen in CIE-Koordinaten und umgekehrt.

5 Starre und aufblasbare Rettungsflöße

- 14 Der dritte Satz von Absatz 5.12 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt: „Die Wasseransammlung im Rettungsflöß soll nicht mehr als 4 Liter betragen.“

- 15 Absatz 5.17.8 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„5.17.8 Mit dem Messen des Druckverlustes kann begonnen werden, sobald angenommen wird, dass die Dehnung des Materials der Auftriebskammer aufgrund des Aufblasdrucks abgeschlossen ist und Gleichgewicht erreicht wurde.“

- 16 In Absatz 5.17.13.2.2.10.1 werden die Wörter „darf das 100-Gramm-Gewicht nicht angehoben werden“ durch die Wörter „darf das Gewebe nicht blockieren“.

- 17 In Absatz 5.17.13.2.2.10.2 werden die Wörter „die Prüftemperatur 70°C ± 2°C und“ gestrichen.

6 Rettungsboote

- 18 In Absatz 6.4.3 werden im zweiten Satz die Wörter „restlichen“ zwischen die Wörter „Die“ und „Massen“ eingefügt und der nachstehende neue Satz wird zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Diese Beladung soll auch eine Masse von 100 kg umfassen, die auf einen von jedem im Rettungsboot eingebauten Sitztyp aufgebracht wird.“

19 Absatz 6.8.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„6.8.2 Die Massen, die Personen darstellen sollen, die sich nach dem Fluten des Rettungsbootes im Wasser befänden (bei einem Wasserspiegel von mehr als 500 mm über der Sitzfläche) können weggelassen werden. Die Massen, die Personen darstellen sollen, die sich nach dem Fluten des Rettungsbootes nicht im Wasser befänden (bei einem Wasserspiegel von weniger als 500 mm über der Sitzfläche) sollen an den Stellen angeordnet werden, wo diese Personen normalerweise saßen, wobei ihr Schwerpunkt ungefähr 300 mm oberhalb der Sitzfläche liegt. Die Massen, die Personen darstellen sollen, die nach dem Fluten des Rettungsbootes zum Teil im Wasser eingetaucht wären (bei einem Wasserspiegel zwischen 0 und 500 mm oberhalb der Sitzfläche) sollen darüber hinaus eine ungefähre Dichte von 1 kg/dm³ (z. B. Ballastwasserbehälter) haben, um einen dem menschlichen Körper ähnlichen Umfang darzustellen.“

20 Unterabsatz .1 von Absatz 6.9.4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„1 Eine Kraft, welche 25% der höchstzulässigen Nutzlast des Heiðhakens entspricht, soll in einem Winkel von 45° zur Vertikalen in Längsrichtung auf den Heiðhaken einwirken. Diese Prüfung soll sowohl achteraus als auch voraus durchgeführt werden;“

21 Unterabsatz .3 von Absatz 6.9.4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„3 eine Kraft, die der höchstzulässigen Nutzlast des Heiðhakens entspricht, soll in einer Richtung halbwegs zwischen den Positionen der Prüfung nach Punkt 1 und 2 (d. h. in einem Winkel von 45° zur Längsachse des Bootes in der Draufsicht) in einem Winkel von 33° zur Vertikalen auf den Heiðhaken einwirken. Diese Prüfung soll in vier Positionen durchgeführt werden.

Es soll zu keiner Beschädigung des Heiðhakens als Folge dieser Prüfung kommen und bei einer im Wasser durchgeführten Prüfung soll das Rettungsboot oder seine Ausrüstung keine Beschädigung aufweisen.“

22 Absatz 6.10.1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„6.10.1 Das Rettungsboot soll mit Massen beladen werden, welche der Masse seiner Ausrüstung sowie der Anzahl der Personen entsprechen, für die das Rettungsboot zugelassen werden soll. Der Motor soll in Gang gesetzt und das Rettungsboot soll mindestens 4 Stunden lang manövriert werden,

um den zufrieden stellenden Lauf des Motors nachzuweisen. Das Rettungsboot soll mit einer Geschwindigkeit von mindestens 6 Knoten so lange gefahren werden, bis dass der Kraftverbrauch ermittelt sowie festgestellt werden kann, ob der Kraftstofftank das vorgeschriebene Fassungsvermögen hat. Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll ermittelt werden. Diese Information soll dazu verwendet werden, das größte vollbeladene Rettungsfloß zu bestimmen, welches das Rettungsboot mit 2 Knoten schleppen kann. Die für das Schleppen anderer Fahrzeuge vorgesehene Einrichtung soll mittels einer Schleppleine an einem ortsfesten Objekt befestigt werden. Der Motor soll mindestens 2 Minuten lang mit voller Kraft voraus betrieben werden, wobei die Schleppkraft zu messen und aufzuzeichnen ist. Die Einrichtung für das Schleppen oder ihre Befestigung sollen danach keinen Schaden aufweisen. Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll im Baumusterzeugnis festgehalten werden.“

23 Absatz 6.15 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6.15 Prüfung der Luftversorgung bei Rettungsbooten mit Luftversorgungssystem

Alle Eingänge und Öffnungen des Rettungsbootes sollen geschlossen, die Luftzufuhr ins Innere des Rettungsbootes auf den Entwurfsluftdruck eingeschaltet sein. Der Motor soll dann bei Umdrehungen laufen, die erforderlich sind, um die volle Drehzahl bei voll beladenem Boot mit allen Personen zu erreichen, wobei das Sprinklersystem über einen Zeitraum von 5 Minuten betrieben, dann 30 Sekunden lang angehalten und anschließend wieder eingeschaltet wird und insgesamt 10 Minuten lang betrieben werden soll. Während dieser Zeit soll der Luftdruck im Rettungsbootgehäuse ununterbrochen überwacht werden; auf diese Weise soll festgestellt werden, ob ein schwacher Überdruck im Rettungsboot verbleibt und ob keine schädlichen Gase ins Innere eindringen können. Der Luftdruck im Bootsinnern soll niemals niedriger als der Luftdruck in der Atmosphäre sein, er soll ihn jedoch bei der Prüfung auch nicht um mehr als 20 hPa überschreiten. Es soll durch Starten des Motors mit abgeschalteter Luftzufuhr nachgewiesen werden, dass bei zu geringer Luftzufuhr selbsttätige Vorrichtungen in Gang gesetzt werden, durch die verhindert wird, dass ein gefährlicher Unterdruck von mehr als 20 hPa im Rettungsboot entsteht.“

7 Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote

24 Absatz 7.1.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„7.1.2 Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll ermittelt werden. Diese Information soll dazu verwendet werden, das größte vollbeladene Rettungsfloß zu bestimmen, welches das Bereitschaftsboot mit 2 Kno-

ten schleppen kann. Die für das Schleppen anderer Fahrzeuge vorgesehene Einrichtung soll mittels einer Schleppleine an einem ortsfesten Objekt befestigt werden. Der Motor soll mindestens 2 Minuten lang mit voller Kraft voraus betrieben werden, wobei die Schleppkraft zu messen und aufzuzeichnen ist. Die Einrichtung für das Schleppen oder ihre Befestigung sollen danach keinen Schaden aufweisen. Die größte Schleppkraft des Bereitschaftsbootes soll im Baumusterzeugnis festgehalten werden.“

- 25 In Absatz 7.1.3 werden im zweiten Satz die Wörter „auf eine Trage mit ähnlichen Abmessungen wie die in Abb. 4 dargestellte legen“ zwischen die Wörter „sich“ und „die übrigen“ eingefügt und die nachstehende Abbildung wird nach diesem Absatz eingefügt:

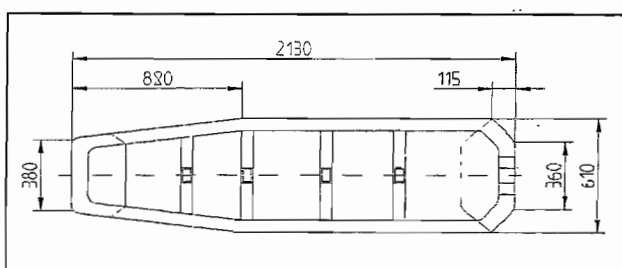


Abbildung 4 – Abmessungen der Trage (mm)

- 26 In Absatz 7.1.7 wird im ersten Satz das Wort „starre“ gestrichen und der nachstehende Wortlaut wird am Ende des Absatzes angefügt:

„Bei schnellen Bereitschaftsbooten, die nicht selbstaufrichtend sind, soll der Motor im Leerlauf laufen und nachdem er sich beim Umdrehen selbsttätig abgeschaltet hat oder mittels des Notfreigabeschalters des Bootsführers abgeschaltet wurde, leicht wieder zu starten sein und noch 30 Minuten lang laufen, nachdem das Bereitschaftsboot wieder in die aufrechte Lage zurückgekehrt ist. Bei Bereitschaftsbooten mit Innenbordmotor ist die Prüfung ohne Motor und Kraftstoff nicht anwendbar.“

- 27 Im Einleitungsteil von Absatz 7.2.14 werden die Wörter „entsprechend den Vorschriften der Verwaltung“ durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„einer Prüfung unterzogen werden und die Anforderungen einer von der Organisation annehmbaren internationalen Norm erfüllen.“*

- 28 Am Ende von Absatz 7.4.1 wird nachstehender Wortlaut angefügt:

„Bei offenen, schnellen Bereitschaftsbooten soll die Selbstaufrichtungsprüfung nur in unbeladenem Zustand erfolgen und die Absätze 6.14.1.1; 6.14.3, 6.14.4 und 6.14.5 sind nicht anwendbar. Im Hinblick auf Absatz 6.14.2 gilt ein Boot, das mit einem Notfreigabeschalter des Bootsführers ausgerüstet ist, als so konstruiert, dass es sich beim Umdrehen selbsttätig abschaltet.“

- 29 Der folgende neue Absatz 7.7.11 wird nach dem vorhandenen Absatz 7.7.10 angefügt:

„Prüfung des umgedrehten Motors (nur bei Motoren, die für schnelle Bereitschaftsboote bestimmt sind)

- 7.7.11 Der Motor und sein Kraftstofftank sollen auf einer Rahmenkonstruktion befestigt werden, die sich um eine Achse dreht, welche der Längsachse des Boots in Höhe des Bootsspiegelhecks entspricht. Der Propeller soll sich bis zur Höhe der Kavitationsplatte in einem Wasserbecken befinden. Der Motor ist dann dem in den Absätzen 6.14.7.1 bis 6.14.7.13 beschriebenen Prüfverfahren zu unterziehen und danach zur Untersuchung zu zerlegen. Im Hinblick auf Absatz 6.14.7.9 soll sich der Motor beim Umdrehen selbsttätig abschalten oder mittels des Notfreigabeschalters des Bootsführers abgeschaltet werden. Bei diesen Prüfungen soll der Motor weder überhitzen noch funktionsunfähig werden noch im Laufe eines einzigen Umdrehvorgangs mehr als 250 Milliliter Öl verlieren. Bei der Untersuchung nach dem Zerlegen des Motors soll dieser keine Anzeichen einer Überhitzung oder einer übermäßigen Abnutzung aufweisen.“

8 Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen

- 30 In Absatz 8.1.1 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen fünften und sechsten Satz eingefügt:

„Die Aussetzrampe und ihre Anschlüsse an den Auslösemechanismus sollen einer statischen Prüflast von der 2,2 fachen Höchstbelastung unterworfen werden.“

10 Rettungsmittelleuchten

- 31 Im ersten Satz von Absatz 10.1.2 wird das Wort „seewasseraktivierte“ durch die Wörter „aus Seewasserzellen“ nach „Stromquellen“ ersetzt.

- 32 Im ersten Satz von Absatz 10.1.3 wird das Wort „Trockenbatterien“ durch das Wort „Trockenzellen“ ersetzt und der letzte Satz wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Die Innenleuchten sollen eine Lichtstärke mit einem arithmetischen Mittelwert von mindestens 0,5 cd abgeben, gemessen über die gesamte obere Hemisphäre, damit die Überlebens- und Gerätebedienungsanleitungen über einen Zeitraum von mindestens 12 Stunden hinweg lesbar sind.“

- 33 Absatz 10.3.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„10.3.3 Eine an einer Rettungsweste befestigte Leuchte soll der Sprungprüfung aus 4,5 m nach Maßgabe von Absatz 2.8.8 unterzogen werden. Dabei soll die Leuchte nicht beschädigt werden, soll sich nicht von der Rettungsweste lösen, und eingeschaltet werden können sowie beleuchtet und sichtbar sein, während sich der Proband noch im Wasser befindet.“

* Es wird auf die Empfehlungen der Internationalen Organisation für Normung, insbesondere die Veröffentlichung ISO 15372 *Ships and marine technology – Inflatable rescue boats – Coated fabrics for inflatable chambers* verwiesen.

34 In Absatz 10.4.7 werden die Worte „IEC 945: 3. Ausgabe (November 1996)“ durch die Worte „IEC 60945: 2002“ an beiden Textstellen ersetzt.

11 Wasserdruck-Auslösevorrichtungen

35 Nach Absatz 11.2.5 wird der nachstehende neue Unterabsatz .6 angefügt:

„6 Sonneneinstrahlungsprüfung

Eine Einheit soll einer Sonneneinstrahlungsprüfung gemäß IEC 60945:2002, Absatz 8.10 unterzogen werden.

Bem.: Auf die Sonneneinstrahlungsprüfung kann verzichtet werden, wenn der Hersteller in der Lage ist glaubhaft zu belegen, dass die verwendeten Materialien die Prüfung erfüllen, d. h. UV stabilisiert sind.“

Teil 2

Prüfungen bei laufender Produktion und Überprüfung der Vorschriftsmässigen Aufstellung

5 Überlebensfahrzeuge

36 Der nachstehende neue Absatz 5.3.4 wird nach dem vorhandenen Absatz 5.3.3 angefügt:

„5.3.4 Der Anschluss jeder Vorrichtung für das Aussetzen, der am Boot befestigt ist, soll einer Belastung ausgesetzt werden, die der Masse des Bootes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung (oder der zweifachen Masse des Bootes bei einem System mit einem Läufer) entspricht. Die Vorrichtung für das Aussetzen oder ihr Anschluss am Boot sollen keine Beschädigungen aufweisen.“

6 Aussetz- und Aufstellungseinrichtungen

37 In Absatz 6.1.1 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Bei der Aussetzvorrichtung eines Freifall-Rettungsbootes soll jede Aussetzrampe und ihr Anschluss am Auslösemechanismus mit einer statischen Last, die das 2,2fache der Höchstbelastung beträgt, geprüft werden.“

38 Nach Absatz 6.1.1 wird die Überschrift „Einbauprüfungen“ eingefügt.

39 Der letzte Satz von Absatz 6.1.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Eine Person soll dann an Bord des Überlebensfahrzeugs beziehungsweise des Bereitschaftsbootes gehen und von dort den Aussetzvorgang probeweise durchführen.“

Anhang 1

Referenz-Prüfweste einer Rettungsweste für Erwachsene – Entwurf und Konstruktion

40 In Absatz 2.1.3 wird die Zahl „155,6“ durch die Zahl „149“ ersetzt.

41 Im Anhang zu Anhang 1 werden in der zweiten Reihe von Tabelle 1 die Zahlen „103,5“, „46,5“ und „150“ jeweils durch die Zahlen „103“, „46“ und „149“ ersetzt.

42 Im Anhang zu Anhang 1 werden in der zweiten Reihe von Tabelle 2 die Zahlen „17,75“, „51,75“ und „18,5“ jeweils durch die Zahlen „17,5“, „51,5“ und „18“ an den entsprechenden Textstellen ersetzt.

Anlage 2

EntschlieÙung MSC.274(85) (angenommen am 4. Dezember 2008)

Annahme von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung MSC.81(70))

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses sowie

in Anbetracht der EntschlieÙung A.689(17) über die Prüfung von Rettungsmitteln, mit der die Versammlung auf ihrer siebzehnten Tagung Empfehlungen zu Prüfungsanforderungen für Rettungsmittel angenommen hatte;

ferner in Anbetracht dessen, dass die Versammlung bei der Annahme von EntschlieÙung A.689(17) den Ausschuss ermächtigt hatte, die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln ständig auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin zu überprüfen und gegebenenfalls über Änderungen dieser Empfehlung zu beschließen;

im Hinblick auf EntschlieÙung MSC.81(70), mit welcher der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner siebzigsten Tagung die Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen und dadurch die Notwendigkeit anerkannt hatte, genauere Bestimmungen für die Prüfung von Rettungsmitteln auf der Grundlage der Vorschriften des Internationalen Rettungsmittel-Code (LSA-Code) einzuführen;

in dem Wunsch, den immer größer werdenden Seeleuten durch die Erhöhung des angenommenen Gewichts von Personen in Rettungs- und Bereitschaftsbooten sowie dem Verletzungsrisiko durch die Verformung von Rümpfen und Schutzdächern von Frei-Fall-Rettungsbooten bei der Aussetzung Rechnung zu tragen;

nach der auf seiner fünfundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln, die der Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung vorgeschlagen hatte –

1. nimmt die Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung MSC.81(70)) an, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist;
2. empfiehlt allen Regierungen, die anliegenden Änderungen bei der Prüfung von Rettungsmitteln anzuwenden.