

Seeschifffahrt

Nr. 174 **Bekanntmachung von Entschliefungen und Rundschreiben der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zum Internationalen schiffsbezogenen Standard für die Sicherheit und den Umweltschutz der Schiffe**

Die nachfolgend wiedergegebenen Entschliefungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zum Internationalen schiffsbezogenen Standard für die Sicherheit und den Umweltschutz der Schiffe werden hiermit in der deutschen Fassung bekanntgegeben.

Berlin/Bonn, den 3. September 1999
LS 23/48.30.01/99

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Witt

Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Nr.	Dokument	Titel
1	Entschliefung MSC.76(69)	Erweiterte Anwendung der Erläuterungen zu den SOLAS-Regeln über die Unterteilung und die Leckstabilität von Frachtschiffen von 100 und mehr Meter Länge (Empfehlung A.684(17))
2	Entschliefung MSC.79(70)	Interpretation zu den Vorschriften des SOLAS Kapitels XII über zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe

Entschliefung MSC.76(69) (angenommen am 14. Mai 1998)

Erweiterte Anwendung der Erläuterungen zu den Solas-Regeln über die Unterteilung und die Leckstabilität von Frachtschiffen von 100 und mehr Meter Länge (Empfehlung A.684(17))

Der Schiffssicherheitsausschuss –

In Anbetracht von Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

sowie in Anbetracht der Empfehlung A.684(17) über Erläuterungen zu den SOLAS-Regeln über die Unterteilung und die Leckstabilität von Frachtschiffen von 100 und mehr Meter Länge („Erläuterungen“) und angesichts des Umstandes, dass der Schiffssicherheitsausschuss bei Annahme der in SOLAS-Kapitel II-1 Teil B-1 enthaltenen Regeln die Verwaltungen dazu aufgefordert hatte, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Regeln in Verbindung mit den oben genannten Erläuterungen anzuwenden sind, die von der Organisation angenommen wurden, damit eine einheitliche Anwendung der SOLAS-Regeln sichergestellt ist;

unter Beachtung der Empfehlung MSC.47(66), mit welcher der Ausschuss auf seiner sechsundsechzigsten Ta-

gung Änderungen von SOLAS-Kapitel II-1 Teil B-1 betreffend die Leckstabilität für Frachtschiffe von 80 Metern Länge und darüber, jedoch von nicht mehr als 100 Meter Länge, angenommen hat, die am 1. Juli 1998 in Kraft treten werden;

in der Erkenntnis, dass mit dem Inkrafttreten der oben erwähnten Änderungen von SOLAS-Kapitel II-1 Teil B-1 Erläuterungen für Frachtschiffe von 80 Metern Länge und darüber, jedoch von nicht mehr als 100 Meter Länge, notwendig werden;

nach der auf seiner neunundsechzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vom Unterausschuss „Stabilität, Freibord und Sicherheit der Fischereifahrzeuge“ auf dessen einundvierzigster Tagung getroffenen Empfehlung –

1. beschließt, dass die Erläuterungen so, wie sie mit Empfehlung A.684(17) angenommen worden sind, ebenfalls auf Frachtschiffe von 80 Metern Länge und darüber, jedoch von nicht mehr als 100 Meter Länge, anzuwenden sind;
2. ersucht alle Regierungen, die vorliegende Empfehlung anzuwenden, wenn die mit Empfehlung MSC.47 (66) angenommenen Änderungen von SOLAS-Kapitel II-1 Teil B-1 Regeln über die Unterteilung und die Leckstabilität für solche Frachtschiffe umgesetzt werden.

Entschliefung MSC.79(70) (angenommen am 11. Dezember 1998)

Interpretationen zu den Vorschriften des Solas-Kapitels XII über zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht von Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

im Hinblick darauf, dass die SOLAS-Konferenz von 1997 das neue Kapitel XII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) über zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe angenommen hat

sowie im Hinblick darauf, dass das SOLAS-Kapitel XII am 1. Juli 1999 in Kraft treten wird;

in dem Wunsche, dass alle Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) das SOLAS-Kapitel XII vollständig und einheitlich in Kraft setzen;

in Erkenntnis der Notwendigkeit, für diesen Zweck eine Anleitung für die Anwendung der diesbezüglichen Vorschriften dieses Kapitels und eine Interpretation dazu zu erstellen;

eingehend auf das Ersuchen der SOLAS-Konferenz von 1997, wie es in den Konferenzempfehlungen 6 und 8 niedergelegt ist, –

1. fordert die betroffenen Regierungen auf,
 1. sicherzustellen, dass Massengutschiffe, für die das SOLAS-Kapitel XII gilt, eindeutig als solche ausgewiesen sind, entweder auf dem nach SOLAS-Kapitel IX ausgestellten Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder in dem nach SOLAS-Regel XII/8 vorgeschriebenen Heft;
 2. ferner sicherzustellen, dass in den Fällen, in denen Zweifel über die Richtigkeit der Ausweisung als

„Massengutschiff“ auf dem nach SOLAS-Kapitel IX ausgestellten Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bestehen, die Interpretation des Ausdrucks „Massengutschiff“, wie sie in der Empfehlung 6 der SOLAS-Konferenz von 1997 enthalten ist, für die Klärung der Frage der Richtigkeit der Zeugnisausstellung und der Erfüllung der Vorschriften von Kapitel XII herangezogen wird;

- 3 sicherzustellen, dass Schiffe, für die SOLAS-Regel XII/4.2 gilt, nicht durch bauliche Änderungen in den Anwendungsbereich von SOLAS-Regel XII/9 gebracht werden dürfen, durch die ein oder mehrere wasserdichte Querschotten nicht mehr wasserdicht wären;

- 4 die SOLAS-Regel XII/10.2 wie folgt auszulegen:

„Für alle Ladungen, deren angegebene Dichte im Bereich zwischen 1250 und 1780 kg/m³ liegt und die an oder nach dem in Regel 3 genannten Tag der Inkraftsetzung auf Massengutschiffen in Einhüllenbauweise mit einer Länge von 150 Metern oder mehr befördert werden, die vor dem 1. Juli 1999 gebaut worden sind, muss die Ladungsdichte von einer anerkannten Organisation bescheinigt werden, es sei denn, dass diese Massengutschiffe allen einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen, die für die Beförderung fester Massengüter mit einer Dichte von 1780 kg/m³ und darüber gelten.“

2. Ersucht die betroffenen Regierungen, den Inhalt dieser EntschlieÙung allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

(VkB1. 1999 S.680)

Nr. 175 Technische Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen für Wendeanzeiger zur Verwendung auf Seeschiffen

(TPuZV-WAZ)

Hamburg, den 1. Oktober 1999

1 Zweck

Diese Technischen Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen (TPuZV) legen die Konstruktion, die Eigenschaften und die Baumusterprüfung für die in Kapitel V von SOLAS 1974 geforderten Wendeanzeiger fest.

2 Anwendungsbereich¹

Diese Technischen Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen gelten für Wendeanzeiger, die nach den geltenden Bestimmungen für die Navigation auf See

vorgesehen und an Bord eingebaut sind, um die Schiffsdrehgeschwindigkeit anzuzeigen.

3 Verweisungen auf andere Normen und Unterlagen

Die folgenden Normen enthalten Festlegungen, die durch Verweisung im vorliegenden Text Bestimmungen dieser Internationalen Norm werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung waren die angeführten Ausgaben gültig. Alle Normen unterliegen der Überarbeitung. Parteien, die sich bei ihren Vereinbarungen auf diese Internationale Norm beziehen, werden angeregt zu prüfen, inwieweit die jeweils neuesten Ausgaben der unten angeführten Normen angewendet werden können. Mitglieder von IEC und ISO halten Verzeichnisse der jeweils gültigen Internationalen Normen bereit.

ISO/R 694, Positioning of magnetic compasses in ships.

IEC 945:1994, Marine navigational equipment - General requirements - Methods of testing and required test results.

IEC 1162-1: 1995, Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - Part 1: Single talker and multiple listeners.

International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 (amended).

IMO-EntschlieÙung A.694(17): 1991, General requirements for shipborne radio equipment forming part of the global maritime distress and safety system (GMDSS) and for electronic navigational aids

IMO-EntschlieÙung A.526(13) Performance standards for rate-of-turn indicators

4 Begriffe

4.1 Wendeanzeiger

Die vollständige Anlage einschließlich aller zugehöriger Baugruppen, einschließlich des Datenverteilungssystems.

4.2 Hauptanzeiger

Gerät zur Anzeige der Schiffsdrehgeschwindigkeit zum Steuern des Schiffes.

4.3 Tochteranzeige

Gerät zur Anzeige der Schiffsdrehgeschwindigkeit, das nicht zum Steuern des Schiffes verwendet wird.

4.4 Dämpfungszeitkonstante

Die Zeitspanne zwischen dem Beginn der Drehung des Sensors mit einer konstanten Drehgeschwindigkeit und dem Zeitpunkt, zu dem die angezeigte Drehgeschwindigkeit 63% der tatsächlichen Drehgeschwindigkeit entspricht.

4.5 Drehgeschwindigkeitssensor

Gerät, das Informationen über die Schiffsdrehgeschwindigkeit ursprünglich ermittelt.

4.6 Mittelwert

Im Zusammenhang mit diesen TPuZV wird der Mittelwert gebildet aus dem arithmetischen Mittel von zehn

¹ Eine von einer zuständigen Stelle eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durchgeführte Baumusterprüfung und -zulassung wird anerkannt, soweit durch sie die Erfüllung der in diesen TPuZV genannten oder gleichwertigen Anforderungen nachgewiesen wird. Die Anforderungen sind gleichwertig, wenn das geforderte Schutzniveau im Hinblick auf die Einigung für den Schiffsbetrieb und die sichere Funktion an Bord sowie die Gesundheit gleichermaßen dauerhaft erreicht wird.