

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

75. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. September 2021

Heft 18

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2021	Seite
Zentralabteilung			
174	16. 06. 2021	Bekanntmachung der Neuversionierung der Übermittlungsstandards für das Fahreignungsregister (FAER)	882
Wasserstraßen, Schifffahrt			
175	02. 09. 2021	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1205/Rev. 1, „Überarbeitete Richtlinie für die Erarbeitung von Betriebs- und Instandhaltungshandbücher für Rettungsbootssysteme“, in deutscher Sprache	882
176	02. 09. 2021	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1615, „Vorläufige Richtlinien zur Verringerung des Auftretens und der Folgen von Bränden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen bei neuen und bestehenden Ro-Ro-Fahrgastschiffen“, in deutscher Sprache	918

Nr.	Datum	VkBl. 2021	Seite
177	02. 09. 2021	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1616, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels II-2 von SOLAS“, in deutscher Sprache	921
178	02. 09. 2021	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1617, „Einheitliche Interpretationen des IGC-Codes“, in deutscher Sprache	922
179	02. 09. 2021	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1618, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels III von SOLAS“, in deutscher Sprache	922

Aufgebote

179a	30. 09. 2021	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	924
------	--------------	-------------------------------------	-----

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	931
---------------------------------	-----

AMTLICHER TEIL

Zentralabteilung

Nr. 174 Bekanntmachung der Neuversionierung der Übermittlungsstandards für das Fahreignungsregister (FAER)

Standards zur Datenübermittlung mit dem Fahreignungsregister (FAER), Version 1.2 (Stand: 1. August 2020)

Vom: 16. Juli 2021

Nachstehend gebe ich im Einvernehmen mit den – den mitteilungspflichtigen und auskunftsberechtigten Stellen übergeordneten – obersten Landesbehörden gemäß § 4 Absatz 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Datenübermittlung mit dem Verkehrszentralregister – VwV VZR – vom 16. August 2000 (BAnz. S. 17269) die Version 1.2 der Übermittlungsstandards FAER bekannt.

Die Übermittlungsstandards gelten seit dem 21. Oktober 2020.¹

Die Übermittlungsstandards sind auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes unter www.kba.de eingestellt.

Flensburg, den 16. Juli 2021

Kraftfahrt-Bundesamt
Der Präsident
Im Auftrag
Ulrich Siebert

(VkB1. 2021 S. 882)

¹ Die Standards für die Übermittlung von Mitteilungen an das Fahreignungsregister (FAER) – (SDÜ-FAER-MIT, Bestellnummer: C 3247) – sowie Standards für die Anfrage- und Auskunftverfahren beim Fahreignungsregister (FAER) – (SDÜ-FAER-ANF, Bestellnummer: B 3244) – sowie Standards für Unterrichtungen aus dem Fahreignungsregister (FAER) – (SDÜ-FAER-UNT, Bestellnummer: B 3245) – sowie als Sammlung (Bestellnummer: S 3247 (alle drei Übermittlungsstandards in einem Werk)) können von Verkehrsblatt-Abonnenten zum Sonderpreis bezogen werden. Dieses Angebot ist bis zum 31.12. des Folgejahres nach Veröffentlichung dieser Verkehrsblatt-Ausgabe gültig und nur einmalig abrufbar. Alle Preise auf Anfrage.

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 175 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1205/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinie für die Erarbeitung von Betriebs- und Instandhaltungshandbücher für Rettungsbootsysteme“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 02. September 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1205/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinie für die Erarbeitung von Betriebs- und Instandhaltungshandbücher für Rettungsbootsysteme“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1205/Rev.1
26. Juni 2019

ÜBERARBEITETE RICHTLINIEN FÜR DIE ERARBEITUNG VON BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSHANDBÜCHERN FÜR RETTUNGSBOOTSYSTEME

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundachtzigsten Tagung (10. bis 19. Mai 2006) unter Berücksichtigung der Anzahl von Unfällen mit Rettungsbootsystemen sowie in Anerkennung der Notwendigkeit, Handbücher für den Betrieb und die Instandhaltung von Rettungsbootsystemen zu verbessern, und nach erfolgter Prüfung der vom Unterausschuss Feuerschutz („Fire Protection“) auf seiner fünfzigsten Tagung gemachten Vorschläge die *Richtlinien für die Erarbeitung von Betriebs- und Instandhaltungshandbüchern für Rettungsbootsysteme* (MSC.1/Rundschreiben 1205) angenommen.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) Änderungen der Richtlinien angenommen, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) bei seiner sechsten Tagung vorbereitet wurden.
- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Richtlinien allen mit der Anwendung betroffenen Beteiligten, soweit zutreffend, zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

ÜBERARBEITETE RICHTLINIEN FÜR DIE ERARBEITUNG VON BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSHANDBÜCHERN FÜR RETTUNGSBOOTSYSTEME**1 Anwendungsbereich und Zweckbestimmung der Richtlinien**

- 1.1 Seeleute wechseln häufig die Schiffe und sind mitunter nicht mit den Rettungsbooten auf ihren Schiffen vertraut. Unfälle mit Rettungsbootsystemen werden oft durch mangelndes Verständnis hinsichtlich der Rettungsbootsysteme, besonders der Auslösevorrichtungssysteme, verursacht. Die Benutzerfreundlichkeit der Handbücher für Rettungsbootsysteme ist deshalb wichtig, um zu helfen, Unfälle zu vermeiden.
- 1.2 Der Zweck dieser Richtlinien ist, die Erarbeitung benutzerfreundlicher Handbücher für den Betrieb und die Instandhaltung von Rettungsbootsystemen einschließlich Aussetzvorrichtungen zu unterstützen. Diese Handbücher müssen leicht zu verstehen sein. Diese Richtlinien veranschaulichen den angemessenen Grad von Ausführlichkeit und Verwendung von bildlichen Darstellungen zur Erklärung des sicheren Einsatzes kritischer Systeme. Die Hersteller von Rettungsbooten und von Aussetz- und Einholvorrichtungen sind aufgefordert, Handbücher unter Berücksichtigung dieser Richtlinien leicht verständlich zu gestalten. Die Verwendung von Videoaufzeichnungen zusammen mit gedruckten Handbüchern kann ein wirkungsvolles Hilfsmittel für diejenigen Seeleute sein, die möglicherweise nicht geneigt sind, ein Handbuch zu lesen.
- 1.3 Diese Richtlinien gelten nicht für die Anweisungen für den Notfall nach Regel III/8 SOLAS, Bedienungsanleitungen wie beispielsweise Anschläge oder Tafeln nach Regel III/9 SOLAS oder sonstige Kurzanleitungen für den Einsatz von Rettungsbooten.
- 1.4 Diese Richtlinien sind für Handbücher bestimmt, die auf Schiffen für die Benutzung durch die Seeleute mitzuführen sind, und demzufolge verweist der Abschnitt über wöchentliche und monatliche Inspektion und Instandhaltung nicht auf ausführliche Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten. Ausführliche Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten sind von einem Beauftragten des Herstellers oder einer Person durchzuführen, die entsprechend dem MSC.1/Rundschreiben 1206/Rev.1, *Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten*, sachgemäß ausgebildet und vom Hersteller für die Arbeit zertifiziert ist.

2 Zusammenarbeit der Hersteller vom Rettungsboot und der Aussetzvorrichtung

In Zusammenarbeit der Hersteller vom Rettungsboot und der Aussetzvorrichtung ist ein Handbuch für ein Rettungsbootsystem einschließlich der Aussetzvorrichtung zu erarbeiten, das möglichst aus einem einzigen Dokument besteht. Als Mindestmaßnahme ist die Benutzung unterschiedlicher Wörter für die gleichen Auslösevorrichtungen bzw. Teile des Rettungsbootsystems durch die Zusammenarbeit der Hersteller vom Rettungsboot und der Aussetzvorrichtung zu vermeiden, um Missverständnisse durch die Seeleute zu verhindern. Im Folgenden gehen diese Richtlinien als Minimum von einem Handbuch für ein Rettungsbootsystem einschließlich Aussetzvorrichtung aus; es können allerdings auch einzelne Rettungsboot-, Auslösevorrichtungs- und Aussetzvorrichtungshandbücher die gleiche Wirksamkeit haben, wenn sie hinreichend aufeinander abgestimmt sind und die gleiche Ausführungsweise nach diesen Richtlinien verwendet wird.

3 Inhalt eines Handbuches für ein Rettungsbootsystem**3.1 Aufzunehmende Einzelpunkte**

Ein Handbuch für den Betrieb und die Instandhaltung eines Rettungsbootsystems muss mindestens die folgenden Einzelpunkte enthalten:

- .1 Übersicht und Einzeldarstellungen des Rettungsbootsystems,
- .2 Erklärung der Konstruktion und des Funktionsprinzips der hauptsächlichen Teile des Rettungsbootsystems einschließlich der Auslösevorrichtungssysteme,
- .3 Arbeitsweise des Rettungsbootsystems, und
- .4 regelmäßige Inspektion und Instandhaltung des Rettungsbootsystems.

3.2 Aufbau, Beschreibung und Ausführung des Handbuchs**3.2.1 Gliederung**

Es wird empfohlen, dass ein Handbuch für ein Rettungsbootsystem mit den folgenden hauptsächlichen Teilen erarbeitet wird:

- .1 Allgemeine Beschreibung des gesamten Rettungsbootsystems,
- .2 Verfahren für die Überprüfung des einwandfreien Schließens der Auslösehaken,

- .3 Aussetzvorgang,
- .4 Einholvorgang,
- .5 Auslösevorrichtung bei/ohne Belastung,
- .6 Inspektion und Instandhaltung.

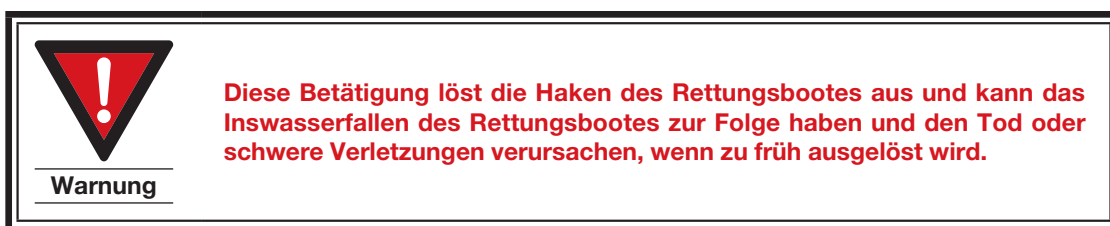
3.2.2 Erklärung der hauptsächlichen Bestandteile und ihre Funktion

Die Konstruktion und das Funktionsprinzip der hauptsächlichen Bestandteile des Rettungsbootes, insbesondere die Auslösevorrichtung bei/ohne Belastung, sind unter Verwendung von Abbildungen, möglichst in dreidimensionaler Perspektive, zu erklären. Zusätzlich ist die Wirkungsweise der Auslösevorrichtung unter Verwendung kurzer Sätze in aktiver Schreibweise in richtiger Abfolge zu beschreiben.

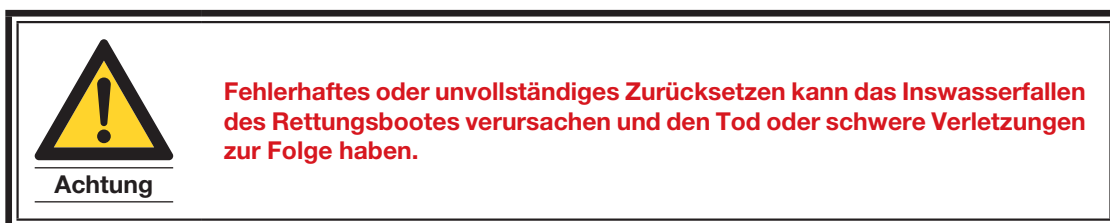
3.2.3 Betrieb des Rettungsbootsystems einschließlich Auslösevorrichtungssysteme

Der Betrieb des Rettungsbootsystems ist unter Verwendung der folgenden Punkte zu beschreiben:

- .1 Die Reihenfolge der Funktionen ist zu erklären;
- .2 Einzelheiten der Vorgänge/Funktionen sind mithilfe von Abbildungen zu erklären. Die Vorgänge/Funktionen und die entsprechenden Bewegungen von Teilen der Auslösevorrichtung sind mithilfe von Bildern/Fotografien zu beschreiben, möglichst unter Verwendung von Anmerkungen und Richtungspfeilen, welche die Richtung der Bewegung angeben; und
- .3 Risiken, Vorsichtsmaßnahmen und Hinweise sind mit Symbolen zu kennzeichnen, die spezifisch für die Risikohöhe sind. Als Beispiel der unterschiedlichen Risikohöhen und des entsprechenden zugehörigen Symbols wird Folgendes empfohlen:
 - .1 Für die größte Risikohöhe wie beispielsweise in der Erklärung des „Auslösevorgangs bei Belastung“ ist das folgende Symbol (roter Hintergrund) mit einem Warnhinweis zu verwenden, der dem Folgenden gleichartig ist:



- .2 Für die zweitgrößte Risikohöhe, wie beispielsweise in der Erklärung des „Freigabevorgangs des Davitarm-Stoppers“, ist das folgende Symbol (gelber Hintergrund) mit einem Achtungshinweis zu verwenden, der dem Folgenden gleichartig ist:



- .3 Für weniger kritische, verbindliche Anweisungen ist das folgende Symbol (blauer Hintergrund) mit einer entsprechenden Anweisung zu verwenden:



- .4 Wichtige Hinweise können mit Symbol und Anweisungsausführungen hervorgehoben werden, die dem Folgenden gleichartig sind:

 Hinweis	Für den Fall, dass der Haken durch die vorstehenden Betätigungen nicht ausgelöst ist, vergewissere dich über den Zustand jedes Hakens und ob sich das Rettungsboot im Wasser befindet oder nicht. Auch wenn die Haken durch die obenerwähnte Auslösebetätigung ohne Belastung nicht ausgelöst werden können, ist das auf den folgenden Seiten beschriebene Auslöseverfahren bei Belastung möglich.
---	---

- .5 Bei unzulässigen Tätigkeiten sind das folgende Symbol (in Rot) und die Anweisungsausführung zu verwenden:

 Niemals	Steige niemals in ein Rettungsboot ein ohne Sicherstellung der vollständigen Schließung der Auslösehaken. Unvollständiges Zurücksetzen der Auslösehaken kann das Inswasserfallen des Rettungsbootes verursachen und kann den Tod von Insassen zur Folge haben.
---	---

Anmerkung: Internationale Standardsymbole (ISO 3864-1 und ISO 7010) und die Zeichen und Markierungen, die in Entschlüsselung A.1116(30) dargestellt sind, sind empfohlen, sofern zutreffend, aber da diese Standards nicht die unterschiedlichen Risikohöhen anzeigen, sind die abgestuften Symbole aus Absatz 3.2.3.3 empfohlen.

3.2.4 Inspektion und Instandhaltung

Die Einzelgegenstände für die wöchentliche und monatliche Inspektion bzw. Instandhaltung sowie eine sonstige Inspektion bzw. Instandhaltung sind jeder für sich zu erklären.

4 Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit eines Handbuchs

4.1 Verwendung von Abbildungen und Fotografien

Um die Handbücher leicht verständlich zu machen, sind Abbildungen, vorzugsweise in Farbe, oder Fotografien so weit wie praktisch durchführbar zu verwenden.

4.2 Verwendung von Fachbegriffen (Standard-Ausdrücken)

Die folgenden Fachbegriffe sind zu verwenden, um vorgesehene Rettungsbootssysteme zu erklären, und für jedes der zutreffenden Einzelteile sind Abbildungen vorzusehen, um die Einzelteile und ihren Einbauort im Rettungsboot oder auf dem Schiff darzustellen. Die Verwendung alternativer Ausdrücke aus stilistischen Gründen ist zu vermeiden; davon ausgenommen ist die weitere Erläuterung oder Verdeutlichung eines Ausdrucks, sodass der Leser niemals vermuten muss, welches Einzelteil oder welches System behandelt wird.

.1 Davit/Winde:

- .1 Bootsflasching,
- .2 Davitarm,
- .3 Davitarm-Stopper,
- .4 Davit-Fierdrahtkurbel,
- .5 Rahmen,
- .6 Befestigungsösen für Wartungsstander, falls vorgesehen,
- .7 Handgriff, falls vorgesehen,
- .8 Fierdraht,
- .9 Sicherungssplint der Windenhandbremse,
- .10 Windenhandkurbel,
- .11 Windenfliehkraft- oder Windenfierbremse,
- .12 Windenbremshebel (zum Fieren).

- .2 Freifall-Vorrichtung
 - .1 Ablaufbahn,
 - .2 Seelasching,
 - .3 Notauslösung.
- .3 Auslösevorrichtung:
 - .1 Haken-Auslösekabel (Bowdenzug),
 - .2 Haken-Arretierung,
 - .3 hydrostatische Sperre,
 - .4 Hebel für hydrostatische Sperre, falls vorgesehen,
 - .5 Verschlussmechanismus (mechanischer Schutz der Auslösemöglichkeit bei Belastung),
 - .6 Instandsetzungs-Entlastungsstander-Halterung, falls vorgesehen,
 - .7 Auslösung bei Belastung,
 - .8 Auslösehebel,
 - .9 Auslösehebel (verriegelte und offene Position),
 - .10 Auslösehebel-Sicherungsbolzen,
 - .11 Auslösehaken (vorderer und achterer Haken),
 - .12 Rückstellhebel, falls vorgesehen,
 - .13 Entriegelung.
- .4 Aufhängung:
 - .1 Schlechtwetterbeiholer,
 - .2 Heißplatte,
 - .3 Langaue.
- .5 Verantwortlicher Schiffsoffizier des Rettungsbootes.

5 Beispiel eines Betriebs- und Instandhaltungshandbuchs für ein Rettungsbootsystem

Auf den folgenden Seiten ist nur als Hinweis ein Beispiel eines Betriebs- und Instandhaltungshandbuchs für ein brandgeschütztes Rettungsbootsystem beigelegt. Es veranschaulicht den bei Handbüchern anzunehmenden verwendbaren Detaillierungsgrad. Es ist zu beachten, dass Rettungsbootssysteme voneinander unterschiedlich sind und einige Angaben/Darstellungen im Beispielhandbuch auf Rettungsbootssysteme eines anderen Typs nicht anwendbar sind. Das als Anhang beigelegte Beispiel ist ein Musterhandbuch, das als Beispiel für die Erarbeitung spezieller Handbücher für Systeme, bei denen Rettungsboote mit Läufern ausgesetzt werden, empfohlen wird; die gleichen allgemeinen Grundsätze gelten aber auch bei Handbüchern für Freifall-Rettungsbootssysteme.

ANHANG

BEISPIEL EINES BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSHANDBUCHES FÜR EIN RETTUNGSBOOTSYSTEM²

Inhaltsverzeichnis

- 1 Allgemeines
- 2 Verfahren für die Überprüfung des einwandfreien Schließens der Auslösehaken
- 3 Aussetzvorgang
 - 3.1 Klarmachen vor dem Aussetzen
 - 3.2 Befestigung der Fangleine

² Ein auszusetzendes Rettungsboot unter Verwendung von Läufern und einer Winde wird im Folgenden als Rettungsboot bezeichnet.

- 3.3 Entfernen des Sicherungsbolzens für den Winden-Handbremshebel
- 3.4 Entriegelung des Davitarm-Stoppers
- 3.5 Einstieg in das Rettungsboot
- 3.6 Aussetzverfahren
- 3.7 Auslösevorrichtungsvorgänge
- 3.8 Lösen der Fangleine und Fahren des Rettungsbootes
- 4 Einholvorgang
 - 4.1 Vorgehensweise beim Zurücksetzen des Auslösehakens
 - 4.2 Vorgehensweise beim Einholen
 - 4.3 Vorgehensweise beim Aufstellen
- 5 Auslösevorrichtungssystem bei/ohne Belastung
 - 5.1 Allgemeines
 - 5.2 Vorderer und achterer Haken
 - 5.3 Auslösehebel
 - 5.4 Hydrostatische Sperre
- 6 Inspektion und Instandhaltung
 - 6.1 Allgemeine Vorsichtsmaßnahmen
 - 6.2 Inspektion und Instandhaltung des Rettungsbootes und des Auslösevorrichtungssystems
 - 6.3 Inspektion und Instandhaltung der Aussetzvorrichtungen (Davits und Winden)
- 1 Allgemeines**
 - 1.1 Die Rettungsboote sind in den Bootsdavits auf beiden Seiten des Schiffes aufgestellt. In einem Notfall kann die Besatzung in das Rettungsboot einbooten und unmittelbar von seinem Stauplatz aus das Schiff verlassen.
 - 1.2 Die Aussetzvorrichtung besteht aus einem Bootsdavit (Davitarm, Rahmen, Plattform, Läufer, Heißplatte und Bootslaschings-Vorrichtung) und einer Bootswinde (Vorgelege/Untersetzungsgetriebe, Handbremse, Fliehkraftbremse).
 - 1.3 Das Ausschwingen und das zu Wasser lassen des Rettungsbootes kann sowohl vom Inneren des Rettungsbootes aus als auch vom Schiffsdeck aus kontrolliert werden. Die Fiergeschwindigkeit des Rettungsbootes kann durch Bedienung des Fierdrahtes vom Inneren des Rettungsbootes aus oder durch Betätigung des Fierbedienungshebels auf dem Schiffsdeck kontrolliert werden. Darüber hinaus ist es möglich, den Fiervorgang des Rettungsbootes bei jeder Höhe zu unterbrechen.
 - 1.4 Das Einholen des Rettungsbootes wird durch Bedienung der Bootswinde über Drucktasten am Schaltkasten ausgeführt. Wenn der Davitarm eine vorbestimmte Stelle erreicht, wird die Bootswinde durch den Endlagenschalter automatisch abgeschaltet. Nach der Auslösung des Endlagenschalters wird die Bootswinde per Hand bedient, um das Rettungsboot zu seinem Stauplatz hochzuwinden. Die Bootswinde ist mit einer Sicherheitsvorrichtung versehen, um einen Rückwärtslauf (Zurückschlagen) der Handkurbel zu verhindern.
 - 1.5 Das Rettungsboot ist mit einer Auslösevorrichtung bei/ohne Belastung ausgerüstet, die den Anforderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) der IMO entspricht. Das Auslösevorrichtungssystem ist mit einem hydrostatischen Sperrsystem so ausgerüstet, dass es normalerweise die Haken nicht auslöst, bis sich das Rettungsboot im Wasser befindet.
 - 1.6 Um mögliche Verletzungen oder den Tod zu vermeiden, lies dieses Handbuch sorgfältig, bevor der Bootsdavit, die Bootswinde und die Auslösevorrichtung bei/ohne Belastung benutzt werden.

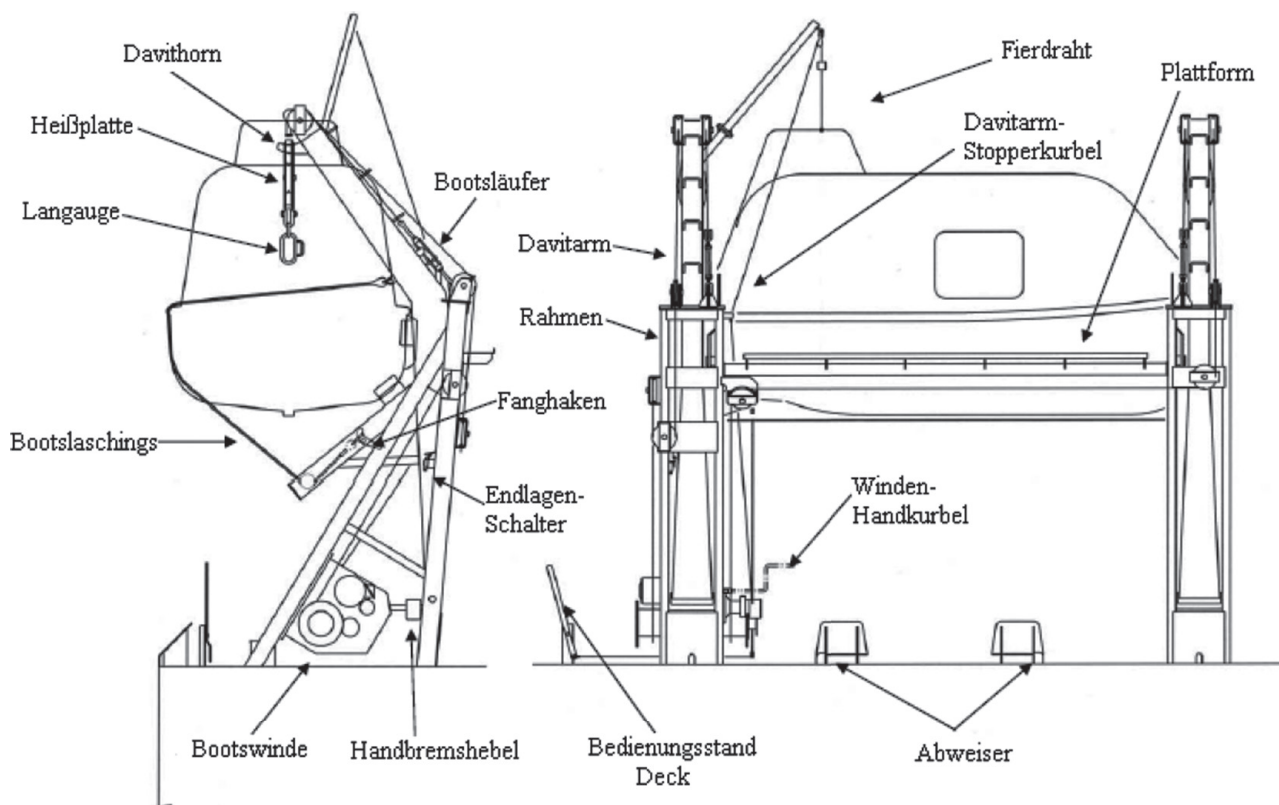
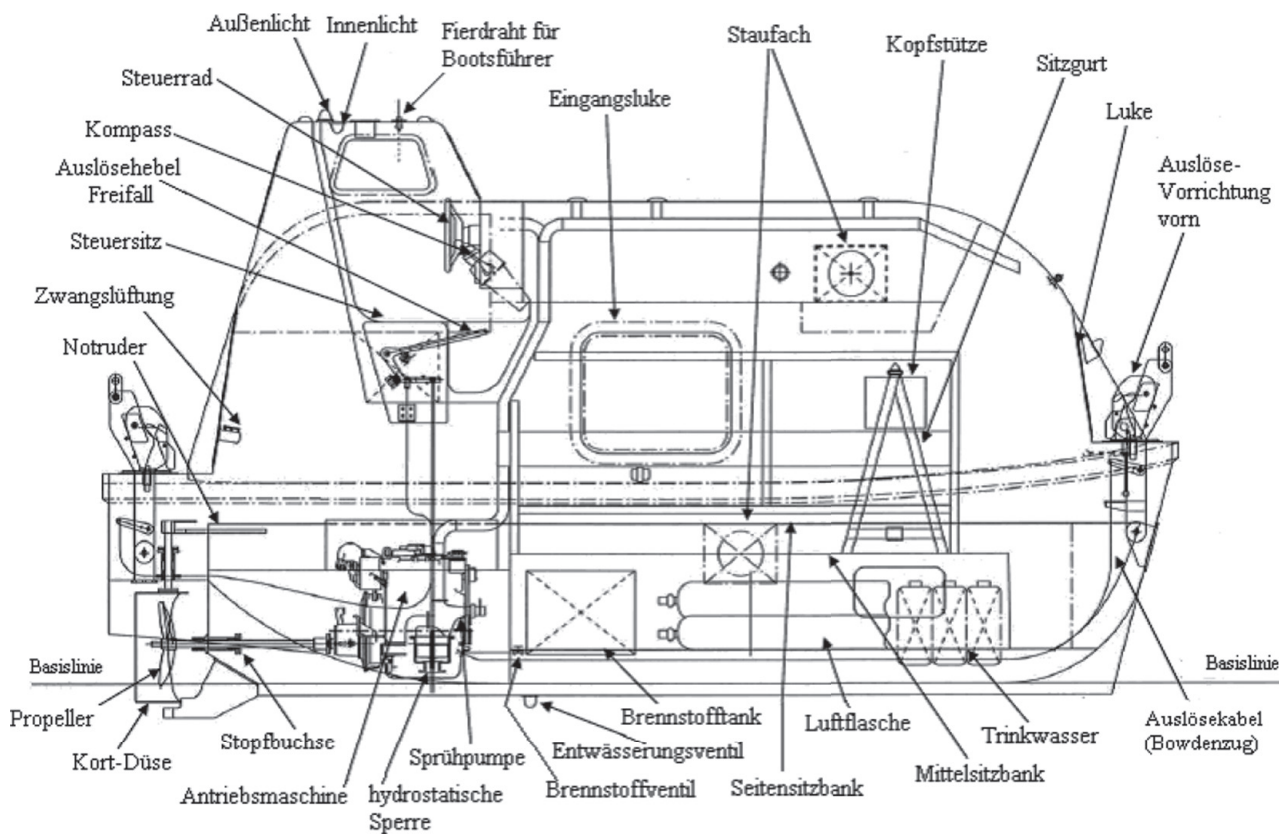


Abbildung 1.1 – Rettungsboot-Davitanordnung



1.2 – Brandgeschütztes Rettungsboot

2 Verfahren für die Überprüfung des einwandfreien Schließens der Auslösehasen

- 2.1 Eine sichere Verwendung und ein sicherer Betrieb von Rettungsbooten während der Übungen sowie der Inspektion ist vom Wissen abhängig, dass die Auslösevorrichtung richtig zurückgesetzt ist.

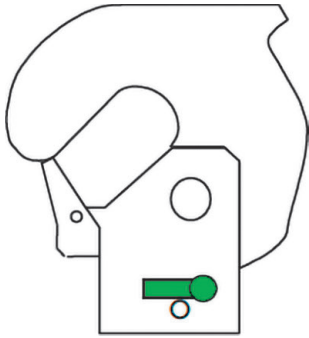
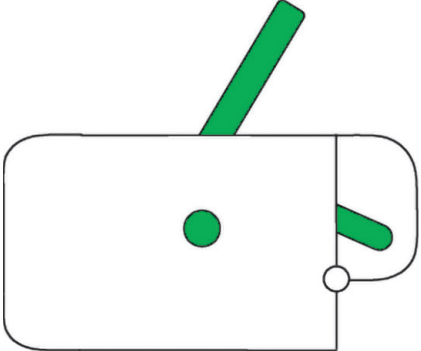


Steige niemals in ein Rettungsboot ein ohne Sicherstellung der vollständigen Schließung der Auslösehasen. Unvollständiges Zurücksetzen der Auslösehasen kann das Inswasserfallen des Rettungsbootes verursachen und kann den Tod von Insassen zur Folge haben.

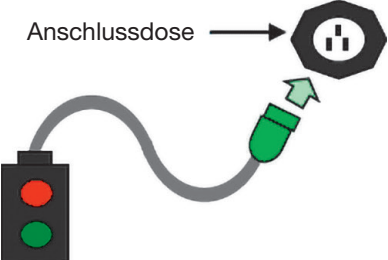
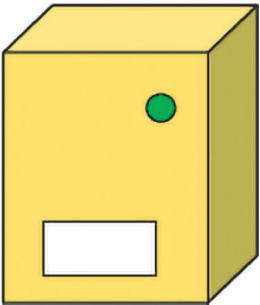
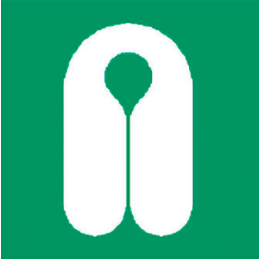
Niemals

- 2.2 Zweck des Auslösens bei Belastung. Der LSA-Code der IMO schreibt unter anderem vor, dass das Rettungsboot auszurüsten ist mit „**eine[r] Auslösemöglichkeit bei Belastung, die das Rettungsboot von den Haken löst, wenn diese belastet sind. [...] Der Auslösemechanismus muss so gebaut sein, dass Besatzungsmitglieder im Boot eindeutig erkennen können, wenn der Auslösemechanismus richtig und vollständig zurückgestellt und bereit für das Wiedereinholen ist...**“ Eine Auslösung bei Belastung ist für das Aussetzen erforderlich bei Strömungseinflüssen und wenn das Schiff Fahrt macht oder bei hohem Wellenschlag, welcher ein nur unterbrochenes Auslösen der hydrostatischen Sperre verursacht. Das Auslösen bei Belastung ermöglicht auch, dass ein leeres oder voll besetztes Boot aus jeder Höhe ins Wasser fallen kann, wobei die Insassen getötet oder schwer verletzt werden können. Deshalb ist es entscheidend zu wissen, dass die Auslösevorrichtung richtig zurückgesetzt und der Auslösegriff gesichert ist.

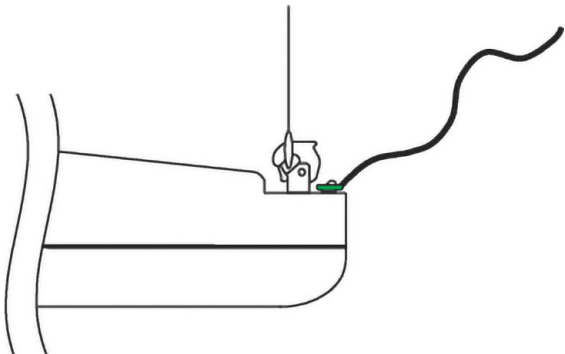
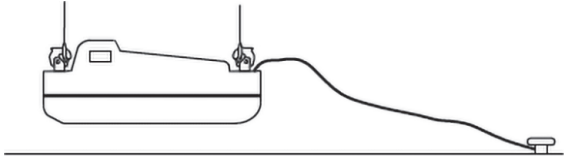
- 2.3 Sicherstellung der Schließung des Auslösehasen. Immer wenn ein Rettungsboot besetzt wird, das in den Läufern hängt (oder hängen wird), ist als erstes das richtige Zurücksetzen wie folgt zu überprüfen:

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Überprüfe, dass sich der Rückstellhebel jedes Hakens in horizontaler Lage befindet und in Kontakt mit seiner Arretierung ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
2	Überprüfe, dass sich der Auslösegriff in geschlossener (verriegelter) Position befindet und der Sicherungsbolzen eingefügt ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	

3 Aussetzvorgang**3.1 Klarmachen vor dem Aussetzen**

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Schalte das Handsprechfunkgerät ein und vergewissere dich von der Nachrichtenübermittlungs-Einsatzfähigkeit. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
2	<Im Übungsfall> Verbinde den Drucktasten-Schaltkasten für das Einholen mit der Anschlussdose. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
3	<Im Übungsfall> Schalte den Netzschalter im Bedienungspult ein. ✓ Entferne das Kabel für die Batterieaufladung. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
4	Rettungswesten anlegen. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

3.2 Befestigung der Fangleine

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Vergewissere dich vom Belegen der Fangleinen-Slipvorrichtung des Rettungsbootes mit der Fangleine. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
2	Vergewissere dich vom Festmachen der Fangleine so weit vorn wie praktisch durchführbar innenbords von den Läufern und außenbords von allem anderen. <Tätigkeit auf dem Schiff>	



Achtung

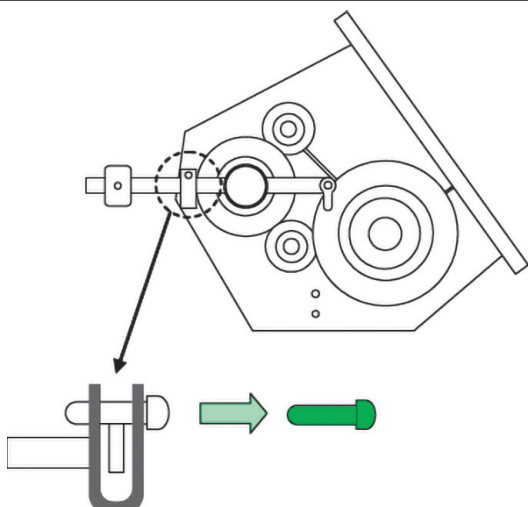
Stelle sicher, dass die Fangleine so weit vorn wie praktisch durchführbar innenbords von den Läufern und außenbords von allem anderen geführt wird. Eine Nichterfüllung wird ernste Schwierigkeiten beim Freikommen vom Schiff während des Verlassens des Schiffes zur Folge haben.

3.3 Entfernen des Sicherungsbolzens (sofern vorgesehen) für den Winden-Handbremshebel



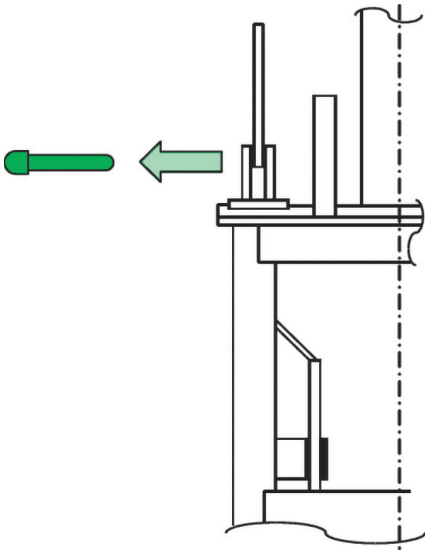
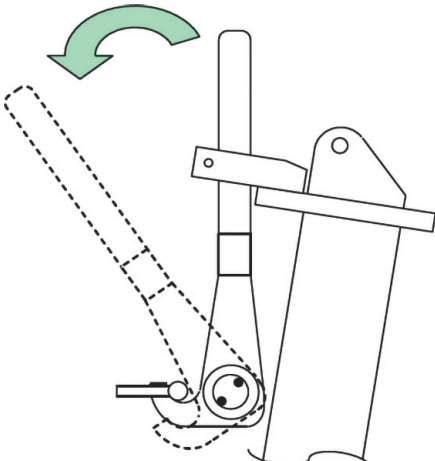
Achtung

Der Sicherungsbolzen des Winden-Handbremshebels darf nicht herausgezogen werden, bis die Vorbereitungen nach den Abschnitten 3.1 und 3.2 abgeschlossen sind.

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Ziehe den Sicherungsbolzen heraus, sofern vorhanden. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

3.4 Entriegelung des Davitarm-Stoppers

Besteige die Plattform des Davitsystems (Plattform zum Einbooten in das Rettungsboot)

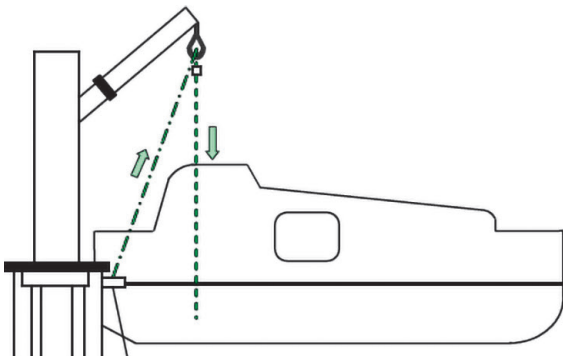
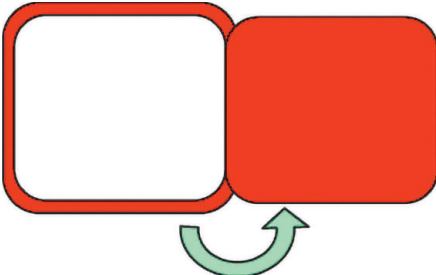
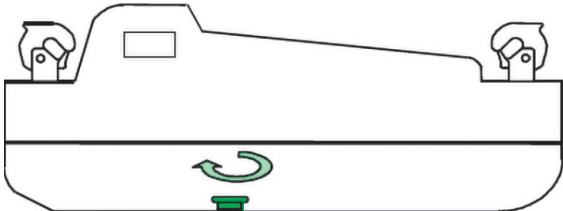
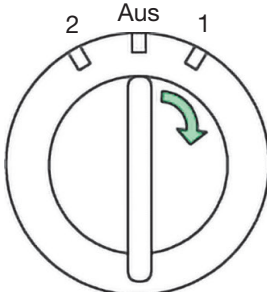
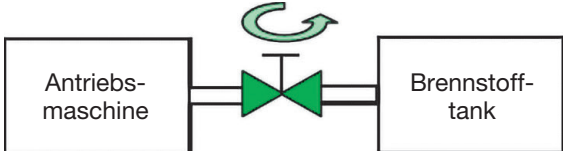
Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Ziehe den Bootsläufer von Hand hoch, um den Durchhang zu entfernen. Ziehe den Sicherungsbolzen aus dem Davitarm-Stopper heraus, sofern vorhanden. <Tätigkeit auf dem Schiff> Anmerkung: Sicherungsbolzen sind im Allgemeinen nur für die Benutzung während der Instandhaltung oder im Hafen vorgesehen.	
2	Löse den Davitarm-Stopper durch Betätigung des Hebels. <Tätigkeit auf dem Schiff>	



Achtung

Der Hebel muss vollständig durchgezogen werden, um ein Verfangen des Davitarm-Stoppers mit der Sperrvorrichtung zu verhindern.

3.5 Einstieg in das Rettungsboot

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Vergewissere dich, dass der Fierdraht in das Rettungsboot gezogen ist. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
2	Öffne die Zugangsluke zum Rettungsboot und steige in das Rettungsboot ein. <Tätigkeit auf dem Schiff> und <Tätigkeit im Rettungsboot>	
3	Stelle sicher, dass der Leckpfropfen eingesetzt und dicht ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
4	Schalte den Energieversorgungsschalter ein. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
5	Öffne das Brennstoffventil . <Tätigkeit im Rettungsboot>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
6	Vergewissere dich, dass das Ventil der Seewasser-Kühlleitung geöffnet ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
7	Schließe das Entwässerungsventil im Auspuffrohr. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
8	Lege den Sicherheitsgurt an. <Tätigkeit im Rettungsboot>	



Achtung

Die Sitzposition der Personen ist sorgfältig auszuwählen, um einen guten Trimm des Rettungsbootes zu erhalten.



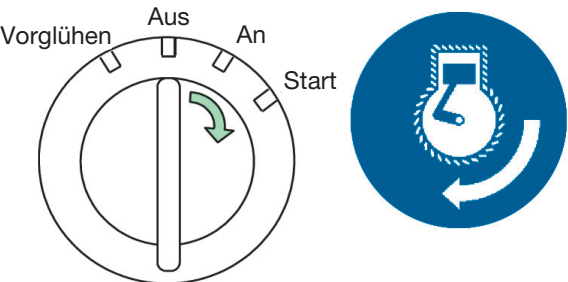
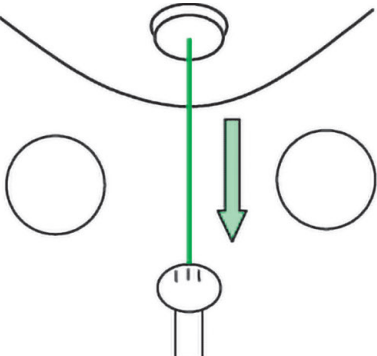
Warnung

Wenn der Sicherheitsgurt nicht angelegt ist, können Todesfälle oder schwere Verletzungen auftreten.

3.6

Aussetzverfahren

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Vergewissere dich, dass sich alle in das Rettungsboot eingestiegenen Besatzungsmitglieder gesetzt haben und ihre Sicherheitsgurte angelegt sind. <Tätigkeit im Rettungsboot>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
2	Starte die Antriebsmaschine <Tätigkeit im Rettungsboot>	
3	Ziehe den Fierdraht der Winde nach unten. <Tätigkeit im Rettungsboot>	



Achtung

- Stelle sicher, dass keine Zurrung oder Lasching um den vorderen und achteren Haken gewickelt ist.
- Ziehe den Fierdraht während des Ausschlingens des Rettungsbootes behutsam und langsam nach unten.
- Ziehe den Fierdraht zum Fieren des Bootes nur vollständig nach unten, nachdem das Ausschwingen abgeschlossen ist.
- Der Bootsführer muss die Besatzung anweisen, dass sie sich für die Wasserung bereit hält, wenn das Rettungsboot die Nähe der Wasseroberfläche erreicht.



Warnung

- Wenn die Fiervorrichtung vom Inneren des Bootes aus betätigt wird, wickle die Leine oder den Draht niemals um die Finger, die Hand oder das Handgelenk, da dieses zum Abschneiden von Fingern bzw. der Hand führen kann.
- Brich den Ausschwingvorgang vom Deck aus nicht ab. Das Abbrechen bringt das Rettungsboot zum Schwanken und kann Unfälle verursachen.
- Ein schnelles Ausschwingen kann gefährliche Einwirkungen auf das Boot haben, wenn der Davitarm die Deckposition erreicht.
- Fierbewegungen in kleinen Schritten bringen das Rettungsboot zum Schwanken und sind gefährlich.



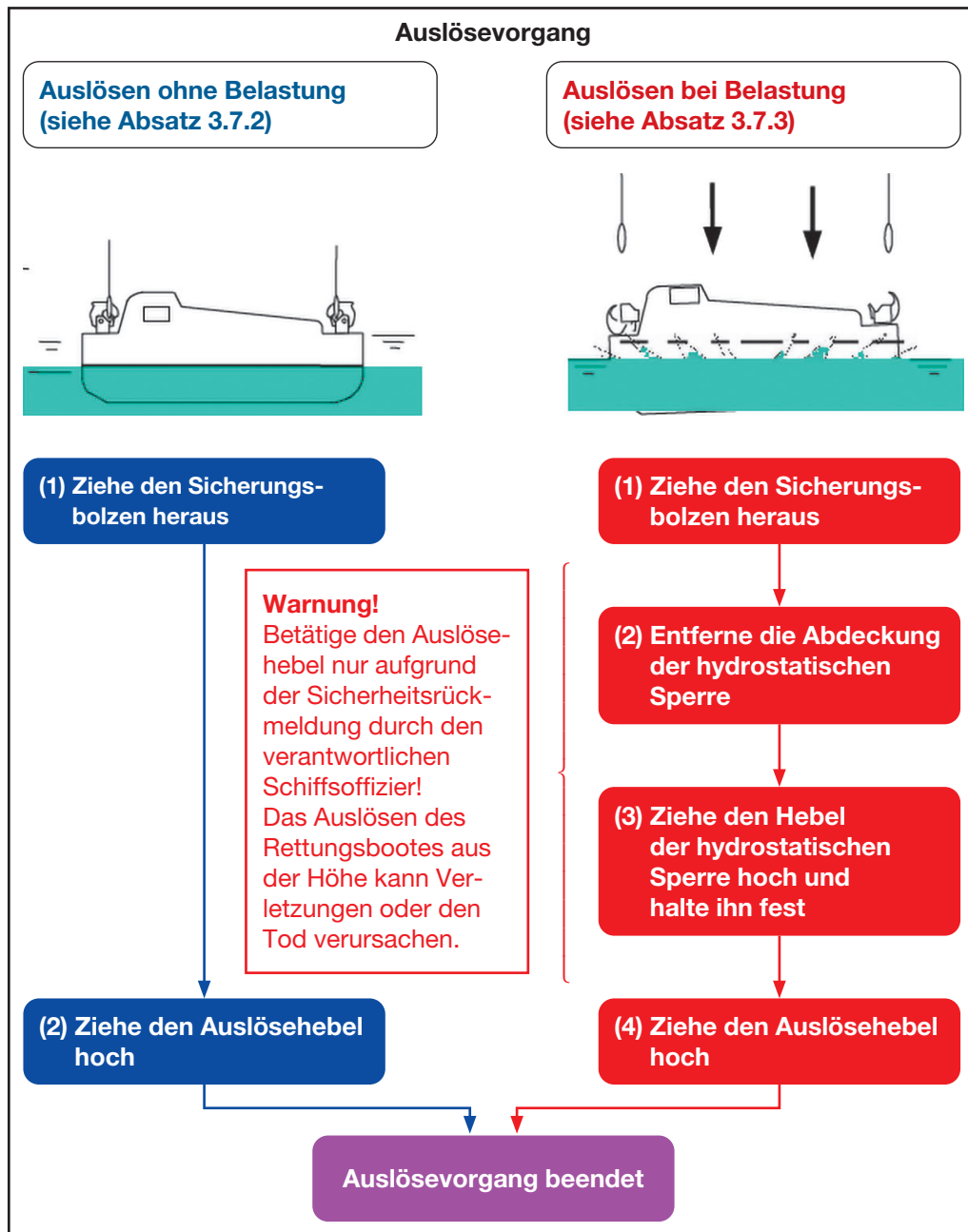
Hinweis

Während der Rettungsbootübungen ist das vorstehend beschriebene Aussetzverfahren möglicherweise nicht anwendbar, weil der Vorgang des Zuwasserlassens vom Deck des Schiffes aus unter Verwendung des Bedienungsstandes an Deck kontrolliert werden kann.

3.7 Auslösevorrichtungsvorgänge

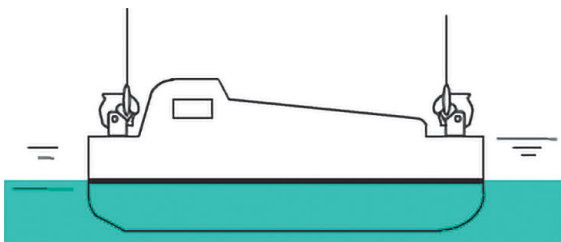
3.7.1 Auslösevorgänge

In der folgenden Abbildung wird ein Ablaufschema des Auslösevorgangs ohne Belastung und bei Belastung gezeigt.



3.7.2 Auslösung ohne Belastung

Dieser Betriebsablauf ist der normale Vorgang des Aussetzens und Auslösens und wird durchgeführt, wenn sich das Boot vollständig im Wasser befindet.



Achtung

Vergewissere dich über das Folgende vor dem Vorgang:

- Das Rettungsboot befindet sich vollständig im Wasser.
- Die Antriebsmaschine läuft.
- Alle Besatzungsmitglieder sind auf ihren Sitzen mit ihren angelegten Sicherheitsgurten.

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Vergewissere dich, dass sich das Rettungsboot im Wasser befindet. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
2	Ziehe den Auslösehebel-Sicherungsbolzen heraus <Tätigkeit im Rettungsboot>	
3	Ziehe den Auslösehebel mit einer einzigen Bewegung in die vollständig offene Position <Tätigkeit im Rettungsboot>	

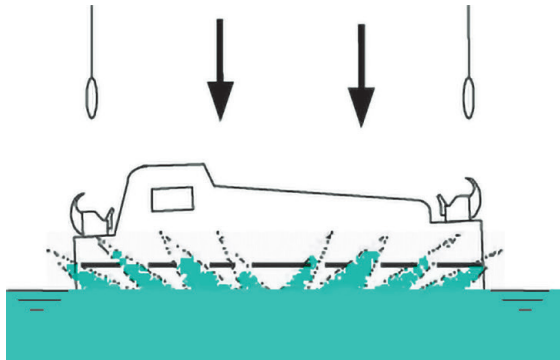


Hinweis

In dem Fall, dass Haken durch den vorstehenden Vorgang nicht ausgelöst werden, vergewissere dich über den Zustand jedes Hakens und, ob sich das Boot im Wasser befindet oder nicht. Auch wenn die Haken durch den vorstehend beschriebenen Auslösevorgang ohne Belastung nicht ausgelöst werden können, ist der auf den folgenden Seiten beschriebene Auslösevorgang bei Belastung möglich.

3.7.3 Auslösung bei Belastung

Dieser Vorgang wird durchgeführt, wenn sich das Rettungsboot nicht vollständig im Wasser befindet.



Warnung

- **Lass gebührende Vorsicht walten und führe den Auslösevorgang bei Belastung entsprechend den Anweisungen des verantwortlichen Schiffsoffiziers durch.**
- **Die Betätigung des Auslösehebels wegen unzureichender Sicherheitsrückmeldung kann aufgrund des Inswasserfallens des Rettungsbootes aus der Höhe den Tod oder Verletzungen zur Folge haben.**

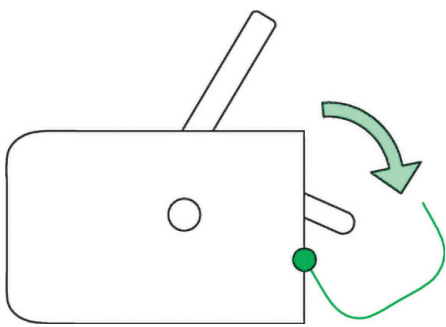
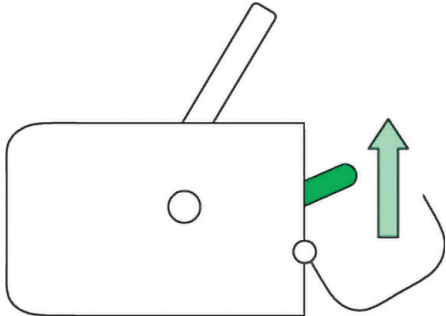
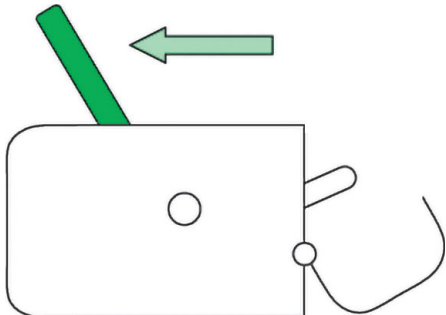


Achtung

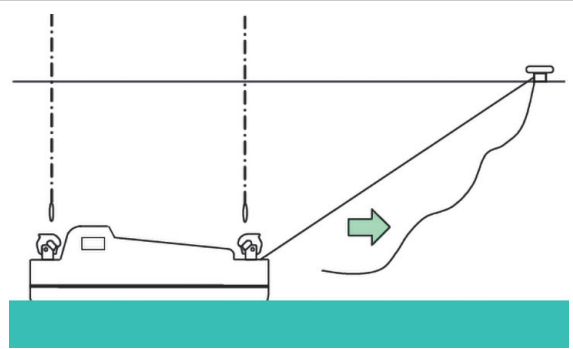
Vergewissere dich über das Folgende vor dem Vorgang:

- **Das Rettungsboot befindet sich so dicht wie möglich an der Wasseroberfläche.**
- **Die Antriebsmaschine läuft.**
- **Alle Besatzungsmitglieder sind auf ihren Sitzen mit ihren angelegten Sicherheitsgurten.**

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Vergewissere dich, dass sich das Rettungsboot so dicht wie möglich an der Wasseroberfläche befindet, aber dass die hydrostatische Sperre nicht ausgelöst ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
2	Ziehe den Auslösehebel-Sicherungsbolzen heraus <Tätigkeit im Rettungsboot>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
3	Öffne die Abdeckung der hydrostatischen Sperre  Entriegele den Verschluss der Sperren-Abdeckung. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
4	Ziehe den Hebel der hydrostatischen Sperre hoch und halte ihn fest <Tätigkeit im Rettungsboot>	
5	Ziehe den Auslösehebel mit einer einzigen Bewegung in die vollständig offene Position <Tätigkeit im Rettungsboot>	

3.8 Lösen der Fangleine und Fahren des Rettungsbootes

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Löse die Fangleine <Tätigkeit im Rettungsboot>	
2	Tätigkeiten mit dem Rettungsboot und im Rettungsboot Vorausfahrt, Achterausfahrt, Drehen, Sprühen, Anschalten des Innenlichts und des Außenlichts und andere Funktionen. <Tätigkeit im Rettungsboot>	<kein Bild>

**Achtung**

- Betätige nicht die Ruderanlage, um das Rettungsboot zu drehen, wenn es noch mit der Fangleine verbunden ist.
- Das Rettungsboot muss sofort vom Schiff freikommen, wenn die Fangleine gelöst worden ist.

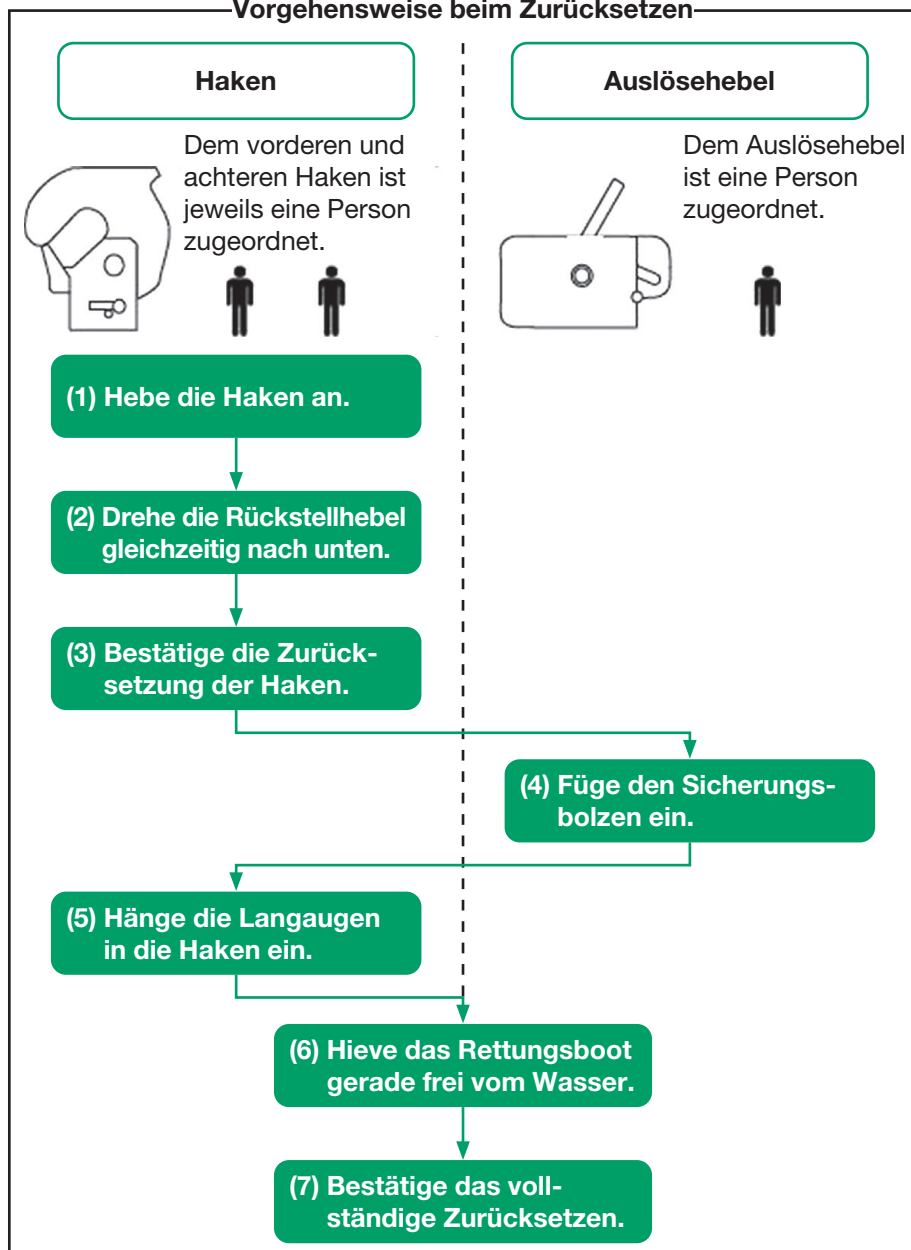
4

Einholvorgang

In der folgenden Abbildung wird ein Ablaufschema über die Vorgehensweise beim Zurücksetzen gezeigt.

**Warnung**

- Ein fehlerhaftes Zurücksetzen kann aufgrund des Inswasserfallens des Rettungsbootes aus der Höhe den Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben.

Vorgehensweise beim Zurücksetzen

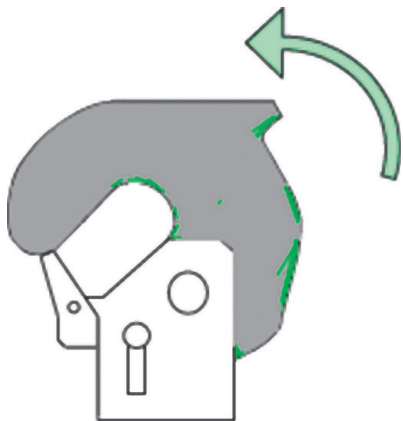
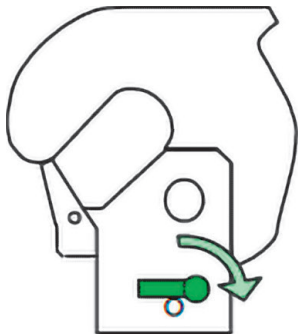
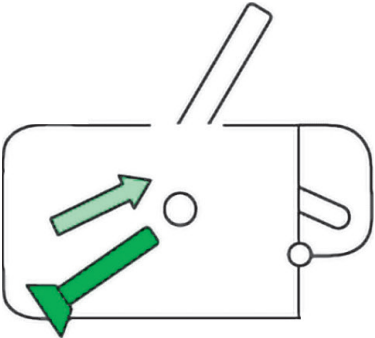
4.1 Vorgehensweise beim Zurücksetzen des Auslösehakens

Die Vorgehensweise beim Zurücksetzen muss den folgenden Schritten entsprechen.



Hinweis

Für das Zurücksetzen der Haken werden mindestens **drei Personen** der Boots-crew benötigt.

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Hebe den vorderen und achteren Haken an und halte sie geschlossen.  Ein starker Kraftaufwand kann erforderlich sein, um den Haken anzuheben und das Einrasten der Innenteile des Hakens zu erzwingen. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
2	Drehe die Rückstellhebel am vorderen und achteren Haken mit einer einzigen Bewegung gleichzeitig nach unten, um in Kontakt mit der Arretierung zu sein.  Der Auslösegriff kehrt automatisch in seine geschlossene (verriegelte) Position zurück, wenn der Rückstellhebel nach unten gedreht wird. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
3	Vergewissere dich, dass sich der vordere und achtere Haken in der normalen zurückgesetzten Position befinden.  Vergewissere dich, dass sich der Rückstellhebel in Kontakt mit der Arretierung befindet. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
4	Vergewissere dich, dass sich der Auslösegriff in geschlossener (verriegelter) Position befindet und füge den Sicherungsbolzen ein.  Wenn sich der Auslösegriff nicht in seiner geschlossenen (verriegelten) Position befindet, ist es nicht möglich, den Sicherungsbolzen einzufügen. <Tätigkeit im Rettungsboot>	

4.2 Vorgehensweise beim Einholen

Die Vorgehensweise beim Einholen hat erst nach Abschluss des Zurücksetzens der Auslösevorrichtung die folgenden Schritte zu erfüllen.



Warnung

- **Beim Wiedereinhängen der Haken ist größte Vorsicht geboten, damit Hände und Finger frei gehalten werden.**
- **Ein Fehler bei der Bestätigung des richtigen Zurücksetzens oder bei der Befolgung der nachstehenden Abschnitte kann aufgrund des Inswasserfallens des Rettungsbootes aus der Höhe den Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben.**

4.2.1 Einhängen des Langauges

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Manövriere das Rettungsboot unter die Bootsläufer	<kein Bild>
2	Passe die Höhe der Langaugen an durch Hieven oder Fieren der Bootsläufer. <Tätigkeit auf dem Schiff> und <Tätigkeit im Rettungsboot> bei guter Verständigung.	
3	Füge den Sicherungsbolzen der Bootswinden-Handbremse ein. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
4	Hänge die Langaugen des Davits gleichzeitig in den vorderen und achteren Haken ein. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
5	Hiebe das Rettungsboot gerade frei vom Wasser und stoppe das Hieven. Vergewissere dich, dass der vordere und der achtere Haken richtig eingehängt sind. <Tätigkeit auf dem Schiff> und <Tätigkeit im Rettungsboot>	
6	Vergewissere dich, dass der Hebel der hydrostatischen Sperre in die „verriegelte“ Position für das nicht im Wasser befindliche Rettungsboot eingerastet ist. <Tätigkeit im Rettungsboot>	
7	Falls das Zurücksetzen unvollständig ist, kehre zum ersten Schritt zurück.	

Führe keinen Einholvorgang mit dem Rettungsboot durch, sofern nicht die vorstehenden Tätigkeiten bzw. Vorgänge vollständig abgeschlossen sind.



Achtung

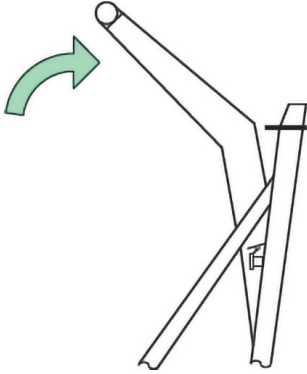
- ✓ Hänge die Langaugen des Davits nicht in die Haken ein, bis das Zurücksetzen der Haken vollständig abgeschlossen worden ist. Es ist gefährlich, die Langaugen während des Vorgangs des Zurücksetzens der Haken einzuhängen, und es kann ein fehlerhaftes Zurücksetzen zur Folge haben.
- ✓ Sollten Beiholer (Einholstropfen) verwendet werden, ist es erforderlich, anstelle der Langaugen das untere Verbindungsglied des Beiholers mit den Haken zu verbinden.



Warnung

- ✓ Beide Haken sind gleichzeitig einzuhängen, um einen Schaden infolge einer übermäßigen Belastung nur eines Hakens zu verhindern.
- ✓ Wenn nur ein einziger Haken eingehängt ist, kann dies zu Verletzungen oder Tod von Besatzungsmitgliedern durch das Rettungsboot infolge von Wellenschlag führen.

4.2.2 Hieven des Rettungsbootes

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Hieve das Rettungsboot durch Betreiben der Winde unter Verwendung der Drucktasten am Schaltkasten nach Anweisungen des verantwortlichen Schiffsoffiziers. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
2	Hieve das Rettungsboot bis die Winde durch den Endlagenschalter abgeschaltet wird. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

**Achtung**

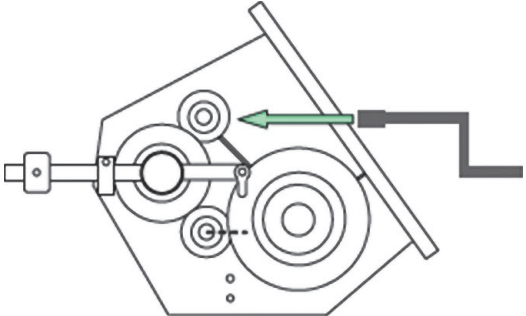
- Die Bootswinde schaltet sich automatisch ab, wenn der Davitarm den Endlagenschalter berührt.
- Falls der Endlagenschalter der Bootswinde nicht einwandfrei arbeitet, hat der Windenführer den Hievvorgang unverzüglich manuell abubrechen.

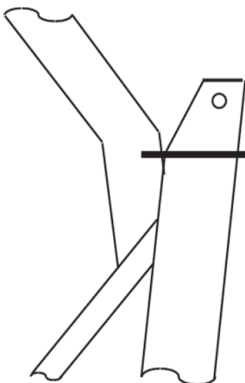
Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
3	Boote aus dem Rettungsboot aus. <Tätigkeit auf dem Schiff> und <Tätigkeit im Rettungsboot>	<kein Bild>

4.3 Vorgehensweise beim Aufstellen

**Hinweis**

Postiere **zwei Personen** auf der Davit-Plattform, um auf das richtige Aufstellen zu achten.

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
1	Hieve den Davitarm manuell. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
2	Vergewissere dich, dass der Davitarm den Stopper auf der Plattform berührt. <Tätigkeit auf dem Schiff>	



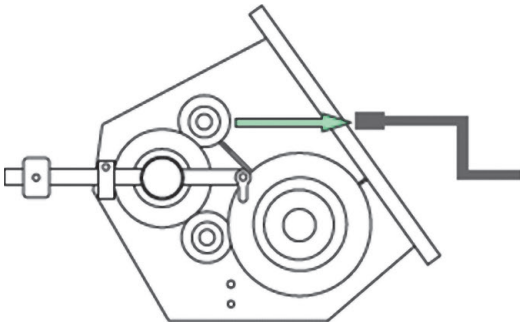
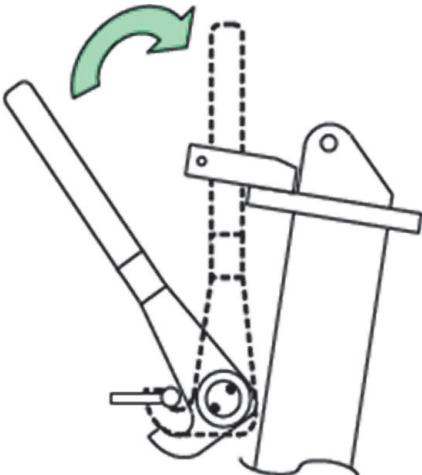
Achtung

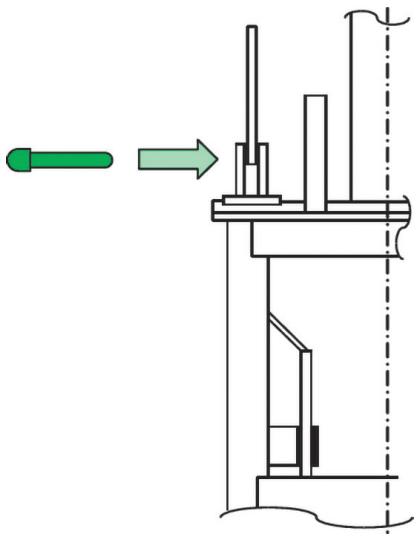
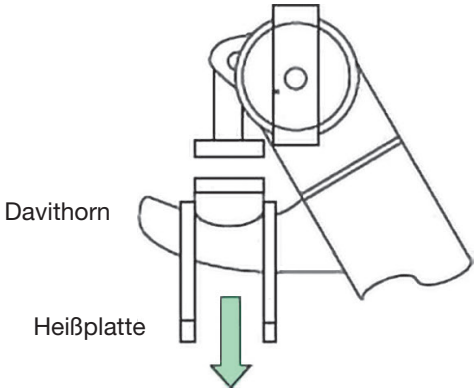
- Jede Person auf der Plattform hat dem Windenführer unverzüglich zu signalisieren, wenn der Davitarm den Stopper auf der Plattform erreicht.
- Vergewissere dich, dass der Davitarm den Stopper vorn und achtern berührt.



Warnung

- Stoppe den Hievvorgang unverzüglich, wenn das Signal von den Beobachtern kommt.
- Weiterhieven durch Handbetrieb kann infolge der Beschädigung des Bootsläufers und des Davits zu schwerwiegenden Folgen führen.

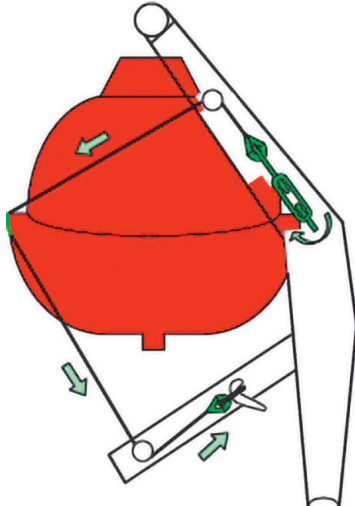
Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
3	Ziehe die Handkurbel zum Hieven ab. <Tätigkeit auf dem Schiff>	
4	Setze den Davitarm-Stopper sofort fest. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

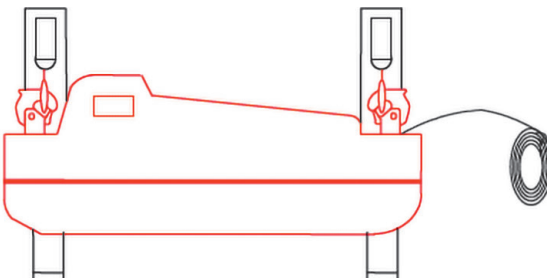
Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
5	Füge den Sicherungsbolzen in den Stopperbügel des Davitarms ein. <Tätigkeit auf dem Schiff> Anmerkung: Sicherungsbolzen sind im Allgemeinen nur für die Benutzung während der Instandhaltung oder im Hafen vorgesehen.	
6	Fiere das Heißauge auf das Davithorn durch Lösen der Winden-Handbremse. <Tätigkeit auf dem Schiff>	



Warnung

- Wenn sich die Heißaugen nicht auf dem Davithorn befinden, bleiben die Bootsläufer unter Spannung, während sich das Schiff auf See befindet, und die Belastung kann Schäden an den Bootsläufers verursachen.

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
7	Bringe den Bootsblasching, sofern vorgesehen, an und spanne ihn. ✓ Spanne den Bootsblasching mit der Spannschraube. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

Nr.	Tätigkeitsanweisung	Schematische Darstellung
8	Befestige die Fangleine am Fangleinen-Auslösehaken auf dem Bug des Rettungsbootes. <Tätigkeit auf dem Schiff>	

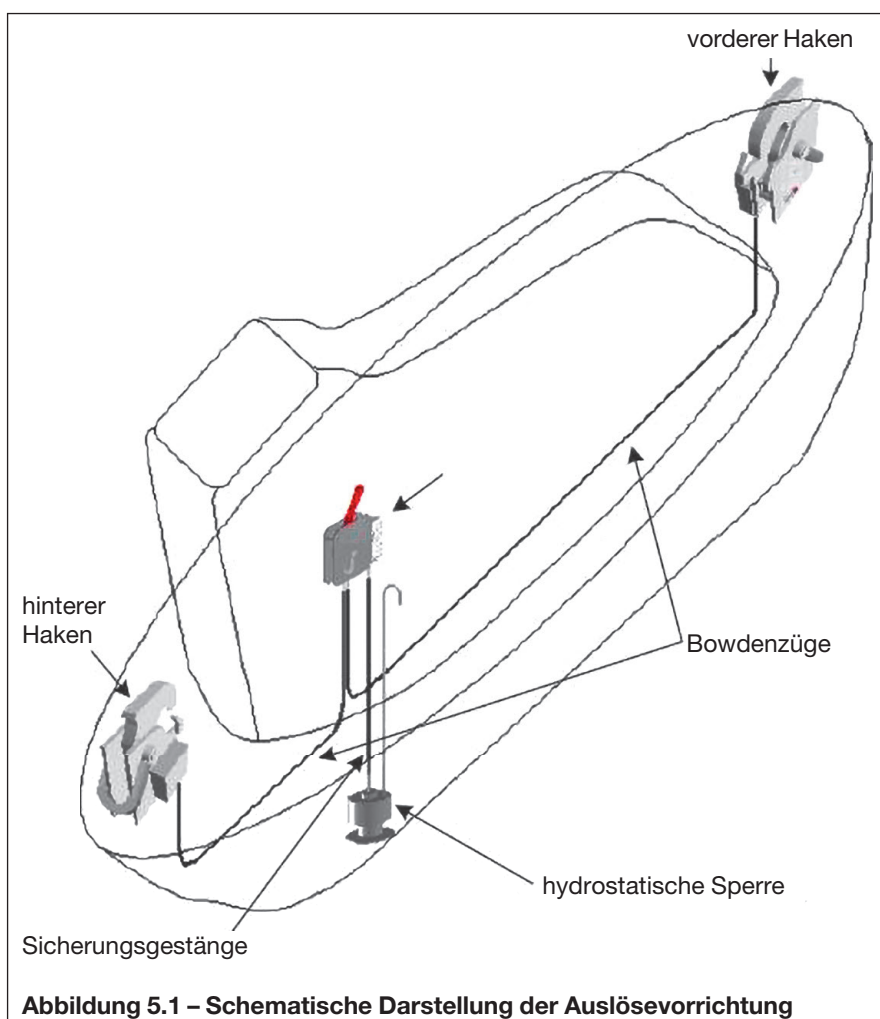
5 Auslösevorrichtungssystem bei/ohne Belastung

5.1 Allgemeines

Dieser Abschnitt beschreibt Einzelheiten des Systems der Auslösevorrichtung. Dieser Abschnitt ist aus Gründen einer sicheren Handhabung sorgfältig zu lesen. Das System dieser Auslösevorrichtung besteht aus einem vorderen und achteren Haken, einem Auslösehebel in der Nähe des Fahrstandes, einer hydrostatischen Sperre sowie zugehörigen Auslösekabeln und Sicherungsgestänge (siehe Abbildung 5.1).

Die Auslösung der Haken erfolgt mittels des Auslösehebels in der Nähe des Fahrstandes über die Auslösekabel (Bowdenzüge), die jeweils am vorderen und achteren Haken enden. Das System des Verschlussmechanismus einschließlich der hydrostatischen Sperre ist dafür vorgesehen, die Auslösung der Haken zu verhindern, wenn sich das Boot noch nicht im Wasser befindet.

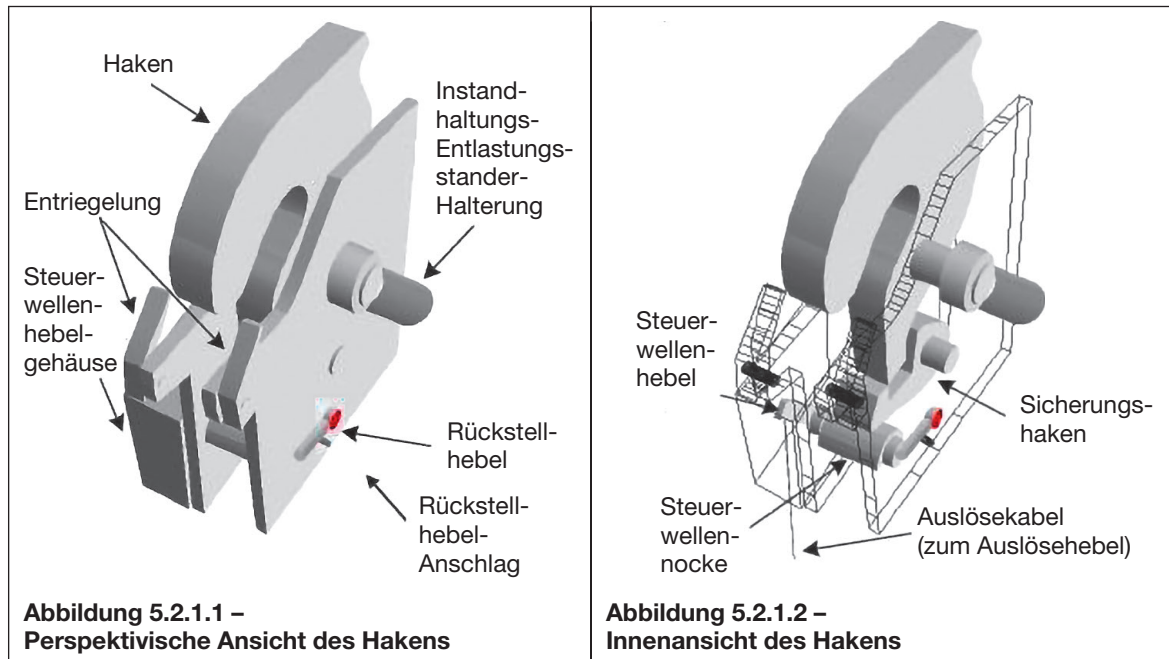
Das System hat auch eine Auslöse-Funktion bei Belastung, die es ermöglicht, die Verriegelung durch die hydrostatische Sperre aufzuheben. Eine unsachgemäße Handhabung der Auslösung bei Belastung kann Todesfälle zur Folge haben, und gebührende Vorsichtsmaßnahmen sind für diesen Vorgang zu treffen.



5.2 Vorderer und achterer Haken

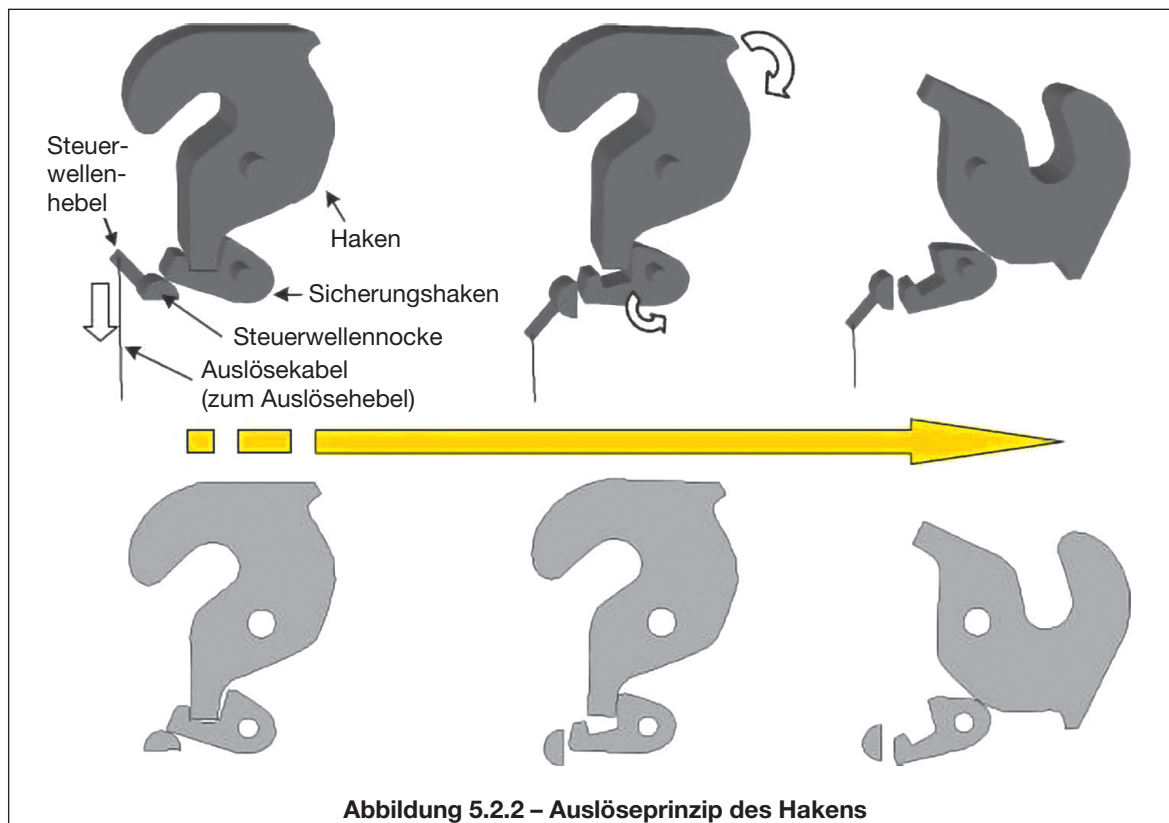
5.2.1 Aufbau und Bezeichnung der Teile

Der Aufbau und die Bezeichnung der Teile des vorderen und achteren Hakens sind in den Abbildungen 5.2.1.1 und 5.2.1.2 dargestellt. Mit Ausnahme der Einbaurichtung sind der vordere und achtere Haken im Allgemeinen baugleich.



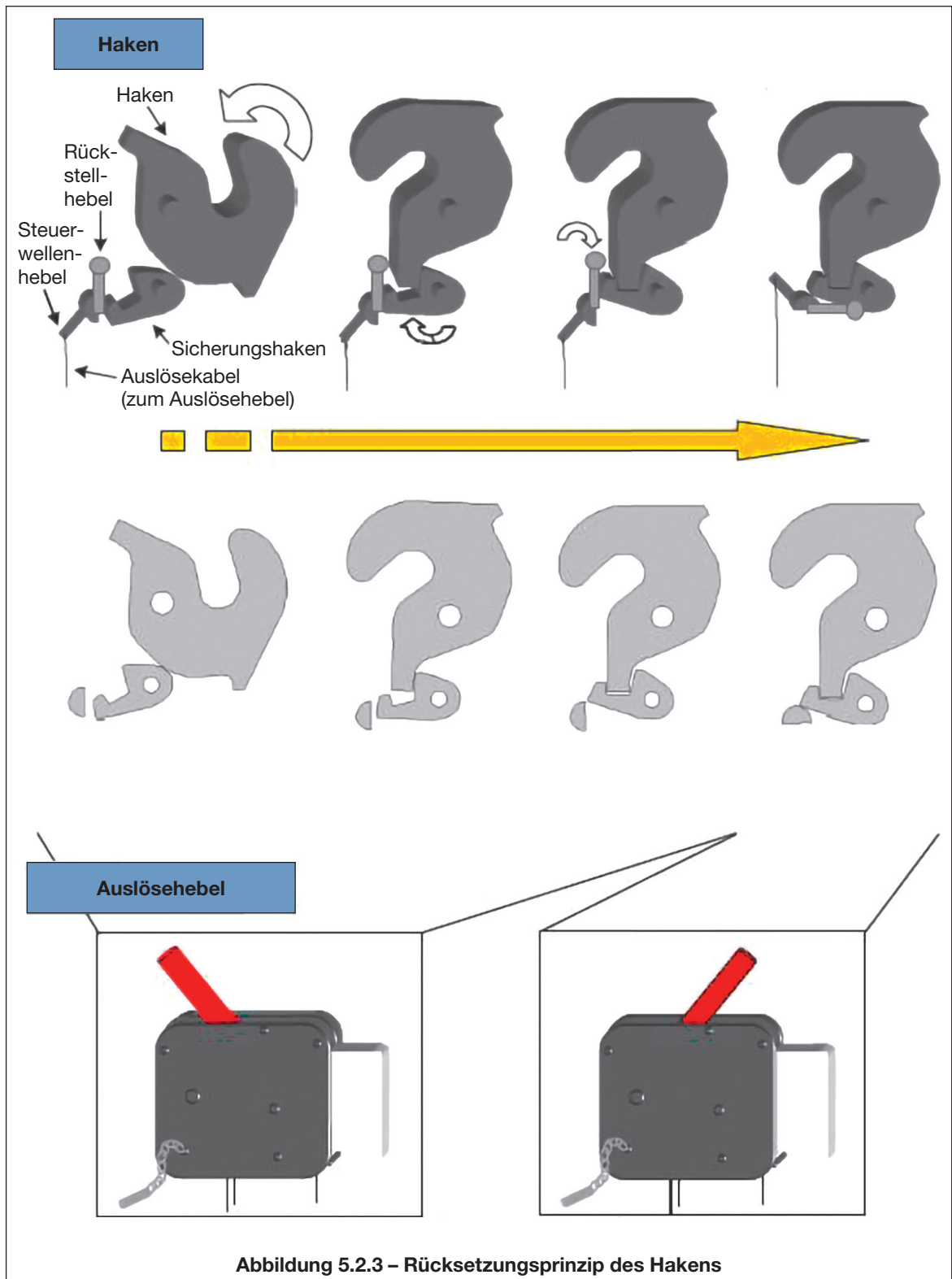
5.2.2 Auslösen

Wenn der Auslösehebel in der Nähe des Fahrstandes gezogen wird, wird die Steuerwellennocke durch das Auslösekabel gedreht und dann wird der Sicherungshaken freigegeben. Schließlich wird der Haken gedreht und ausgelöst (siehe Abbildung 5.2.2).



5.2.3 Zurücksetzen

Nach dem Zurücksetzen der Haken wird die Stellung jedes Hakens durch den Sicherungshaken gehalten, und der Sicherungshaken wird durch die Steuerwellenocke mithilfe des Rückstellhebels verriegelt. Um das einwandfreie Zurücksetzen des vorderen und achteren Hakens sicherzustellen, ist die Vorgehensweise nach Abschnitt 4.1 zu befolgen. Der vordere und achtere Rückstellhebel müssen gleichzeitig betätigt werden. Nach dem gleichzeitigen Zurücksetzen der Haken kehrt auch der Auslösehebel in die verriegelte Position zurück (siehe Abbildung 5.2.3).



5.3 Auslösehebel

5.3.1 Aufbau und Bezeichnung der Teile

Der Aufbau und die Bezeichnung der Teile des Auslösehebels sind in den Abbildungen 5.3.1.1 und 5.3.1.2 dargestellt.

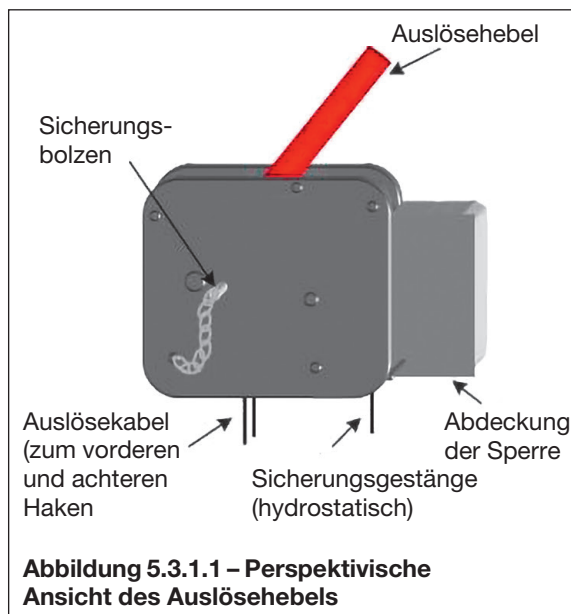


Abbildung 5.3.1.1 – Perspektivische Ansicht des Auslösehebels



Abbildung 5.3.1.2 – Innenansicht des Auslösehebels

5.3.2 Auslösevorgang

Wenn sich das Rettungsboot vollständig im Wasser befindet, kann das Rettungsboot durch Entfernen des Sicherungsbolzens und dann durch vollständiges und schnelles Ziehen des Auslösehebels in die offene Position ausgelöst werden (Auslösen ohne Belastung). Das Rettungsboot kann auch durch den gleichen Vorgang mit dem Auslösehebel ausgelöst werden, selbst wenn sich das Rettungsboot nicht vollständig im Wasser befindet, indem die Abdeckung der (hydrostatischen) Sperre geöffnet und der Hebel der hydrostatischen Sperre hochgezogen wird. Damit wird die Sperrfunktion der hydrostatischen Sperre aufgehoben (Auslösen bei Belastung).

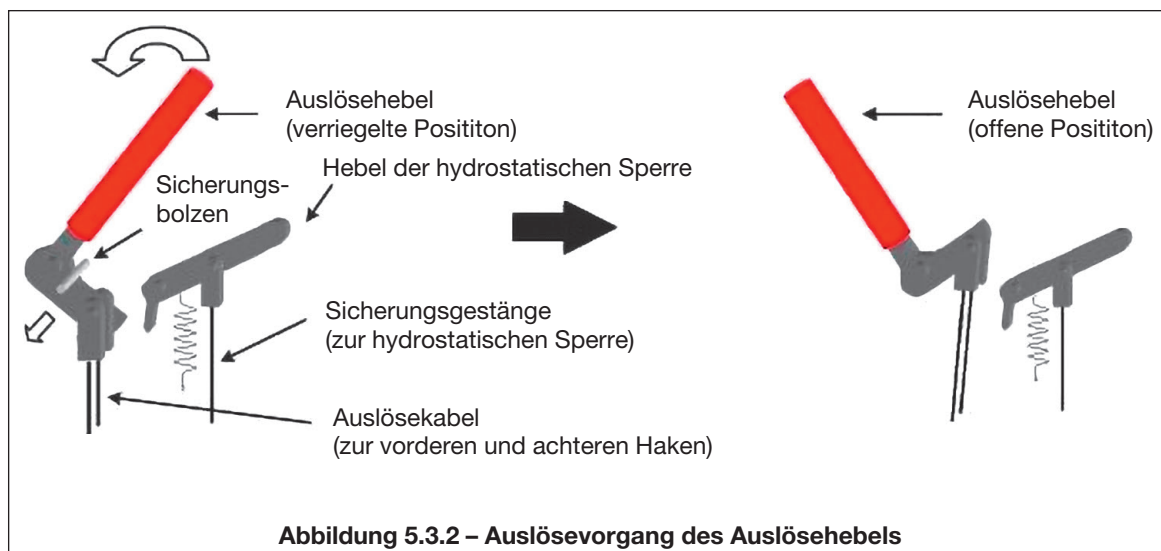
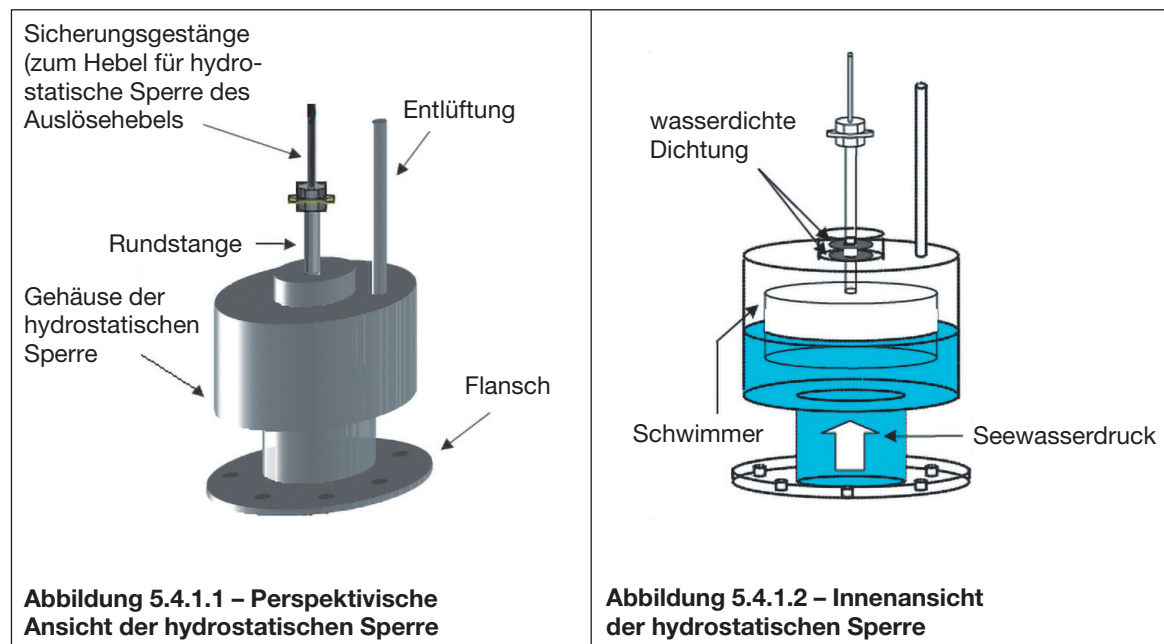


Abbildung 5.3.2 – Auslösevorgang des Auslösehebels

5.4 Hydrostatische Sperre

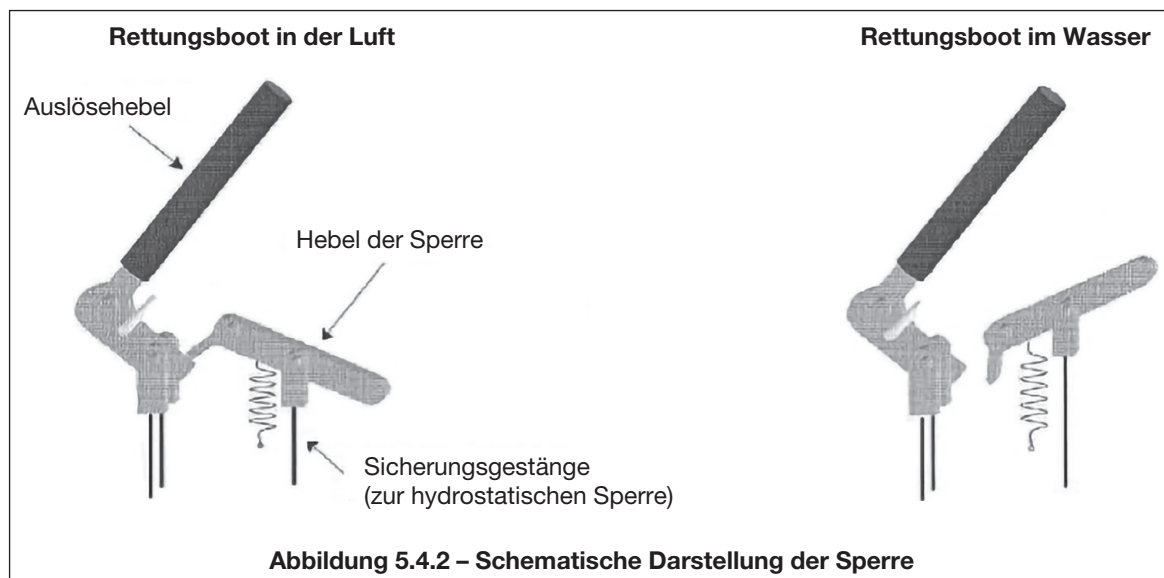
5.4.1 Aufbau und Bezeichnung der Teile

Der Aufbau und die Bezeichnung der Teile der hydrostatischen Sperre sind in den Abbildungen 5.4.1.1 und 5.4.1.2 dargestellt.



5.4.2 Funktionsablauf

Wenn sich das Rettungsboot vollständig im Wasser befindet, drückt die hydrostatische Sperre über das Sicherungsgestänge den Hebel der Sperre infolge des Anhebens des Schwimmers durch das Seewasser nach oben, und somit wird es ermöglicht, den Auslösehebel zu betätigen. Im Gegensatz hierzu ermöglicht die hydrostatische Sperre keine Betätigung des Auslösehebels, wenn sich das Rettungsboot nicht vollständig im Wasser befindet.



6 Inspektion und Instandhaltung

6.1 Allgemeine Vorsichtsmaßnahmen

- 6.1.1. Regel III/20 SOLAS schreibt vor, dass alle Rettungsmittel vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen sowie während der ganzen Reisedauer ständig gebrauchsfertig und sofort verwendbar sein müssen. Rettungsboote, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen müssen nach Regel III/20 SOLAS einer wöchentlichen und in Übereinstimmung mit den Anleitungen für die Instandhaltung an Bord entsprechend den Vorschriften der Regel III/36 SOLAS einer monatlichen Inspektion unterzogen werden. Auch das MSC.1/ Rundschreiben 1206/Rev.1 beschreibt genauere Verfahren zur regelmäßigen Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen.
- 6.1.2. Dieses Handbuch enthält nur wöchentliche und monatliche Inspektionen und Instandhaltungen, die an Bord unter unmittelbarer Aufsicht eines leitenden Schiffsoffiziers durchzuführen sind.

6.2 Inspektion und Instandhaltung des Rettungsbootes und des Auslösevorrichtungssystems

6.2.1 Inspektions- und Instandhaltungsplan

Rettungsboote sind wöchentlich und monatlich entsprechend den folgenden Tabellen zu besichtigen und instand zu halten. Die zu überprüfenden Gegenstände, die Inspektionsmaßnahme, die zu befolgende Inspektions-tätigkeit und die Häufigkeit, mit der die Gegenstände zu kontrollieren sind, werden in den Tabellen aufgelistet.

Tabelle 6.2.1.1 behandelt die Hauptbestandteile des Rettungsbootes (einschließlich Auslösevorrichtung)

Tabelle 6.2.1.2 behandelt die Antriebsmaschine (Motor) des Rettungsbootes

Tabelle 6.2.1.3 behandelt die elektrischen Teile

Tabelle 6.2.1.4 behandelt die Ausrüstung des Rettungsbootes

Tabelle 6.2.1.1 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für das Boot

Gegenstand		Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
				wöchentlich	monatlich
Außenseite des Rumpfes		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Verformung oder andere Mängel. Kontrolliere auf Abblättern oder Beschädigung des Reflexstoffes.	X	X
Außenseite des Daches		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Verformung oder andere Mängel.	X	X
Schwimmfähige Rettungsleine		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Beschädigung.	X	X
Faltbares Schutzdach* ¹		Sichtkontrolle	Kontrolliere das Schutzdach auf Beschädigung.	X	X
Innenseite des Bootes	GFK	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Verformung oder andere Mängel.	X	X
	Holz	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Riss oder Fäule.	X	X
	Metall	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Korrosion.	X	X
Entwässerungsventil		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Beschädigung.	X	X
Auslösevorrichtung		Sichtkontrolle	Überprüfe den zurückgesetzten Zustand. Entferne Schmutz von beweglichen Teilen.	X	X
Auslösevorrichtung der Fangleine		Sichtkontrolle	Überprüfe den zurückgesetzten Zustand. Entferne Schmutz von beweglichen Teilen.	X	X
Alle Luken		Sichtkontrolle Betätigung	Überprüfe leichte Gängigkeit und kontrolliere auf guten Zustand der Dichtung.	X	X
Fenster		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Riss im Glas. Reinige beide Seiten des Glases.		X
Steueranlage		Sichtkontrolle	Kontrolliere Ruder, Pinne und Notruderpinne auf Beschädigung.	X	X
		Betätigung	Überprüfe gute Funktion der Hauptruderpinne und befestigte Notruderpinne.	X	X
Stopfbuchse		Sichtkontrolle	Kontrolliere die Dichtung und kontrolliere auf Seewasserleckage.	*2	*2
Propeller und Schutzvorrichtung		Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Beschädigung.	X	X
Zwangslüftung		Betätigung	Überprüfe Funktion des Ventils.		X

Gegenstand		Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
				wöchentlich	monatlich
Wasser-sprühanlage	Kupplung, Keilriemen	Sichtkontrolle	Überprüfe richtige Keilriemenspannung. Kontrolliere den Keilriemen auf Beschädigungen.		X
		Betätigung	Überprüfe einwandfreie Funktion.		X
	Sprühleitung	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Korrosion oder Beschädigung.		X
	Sprühdüse	Sichtkontrolle	Entferne jegliche Ablagerung.		X
Umluft un-abhängiges Luftversor-gungssystem	Hochdruck-leitung	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Beschädigung.		X
	Regler	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Beschädigung.		X
	Luftflasche	Sichtkontrolle	Kontrolliere auf Korrosion oder Beschädigung.		X

Anmerkung: *1 Anwendbar nur auf teilweise geschlossene Rettungsboote.

*2 Wenn im Wasser befindlich.

Tabelle 6.2.1.2 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für die Antriebsmaschine (Motor)

Gegenstand		Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
				wöchentlich	monatlich
Antriebsmaschine (Motor)		Sichtkontrolle	Überprüfe auf guten Zustand		X
		Betätigung	Lass die Maschine an und bediene sie. Überprüfe Funktionieren der Drosselklappe. Überprüfe Funktionieren der Kupplung.	X	X
Schmieröl		Sichtkontrolle	Überprüfe die Ölmenge.		X
		Sichtkontrolle	Überprüfe die Ölviskosität mit dem Finger und stelle sicher, dass es nicht unrein ist.		X
Brennstofftank		Sichtkontrolle	Überprüfe den Sicherheitszustand des Tanks (Korrosion oder Leckage und Anschlussteile). Überprüfe die Brennstoffmenge.		X
Brennstoffleitung		Sichtkontrolle	Überprüfe auf Leckage der Verbindungsteile.		X
Wasserkühler		Sichtkontrolle	Überprüfe die Frischwassermenge.		X
Kühlwasserleitung		Sichtkontrolle	Überprüfe die Leitung auf Leckage.		X
Anlasser		Betätigung	Überprüfe das einwandfreie Funktionieren.	X	X
Vorglüh-Kontrollleuchte		Betätigung	Überprüfe Leuchten der Kontrollleuchte beim Vorglühen.	X	X
Drehzahlanzeiger		Betätigung	Überprüfe richtige Anzeige der Umdrehungen.	X	X
Öldruck-Warnlampe Ölstandleuchte		Betätigung	Überprüfe den zugehörigen Licht-an- oder Licht-aus-Zustand.	X	X
Notstopp		Betätigung	Stelle die Antriebsmaschine ab.	X	X

Tabelle 6.2.1.3 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für die elektrischen Teile

Gegenstand		Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
				wöchentlich	monatlich
Batterie		Sichtkontrolle	Überprüfe die Verbindungsleitungen		X
		Messung	Messe die Batteriespannung. Lade die Batterie bei niedriger Spannung auf.		X
Innenleuchte (Innenlicht)		Betätigung	Überprüfe Anschalten des Lichtes.		X
Dachleuchte (Außenlicht)		Betätigung	Überprüfe Anschalten des Lichtes.		X
Suchscheinwerfer		Betätigung	Überprüfe Anschalten des Lichtes.		X
Elektrische Leitungen		Sichtkontrolle	Überprüfe Leitungen auf Mängel.		X

Tabelle 6.2.1.4 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für die Rettungsboot-Ausrüstung
Überprüfe den Zustand, die Menge und das Haltbarkeitsdatum.

Nr.	Gegenstand	Instandhaltungsplan	
		wöchentlich	monatlich
1	Riemen		X
2	Dollen oder Rudergabeln		X
3	Bootshaken		X
4	Schwimmfähiges Ösfass		X
5	Eimer		X
6	Überlebenshandbuch	X	X
7	Kompass		X
8	Treibanker		X
9	Fangleinen		X
10	Kappbeile		X
11	Wasserdichte Behälter und Trinkwasser		X
12	Schöpfbecher mit Leine		X
13	Trinkbecher mit Maßeinteilung		X
14	Lebensmittelration in wasserdichtem Behälter		X
15	Fallschirm-Leuchtrakete		X
16	Handfackel		X
17	Schwimmfähiges Rauchsignal		X
18	Wasserdichte elektrische Taschenleuchte		X
19	Ein Tagsignalspiegel		X
20	Ein Exemplar der Rettungssignale	X	X
21	Eine Signalpfeife		X
22	Eine Ausrüstung für Erste-Hilfe-Leistung		X
23	Medikamente gegen Seekrankheit		X
24	Eine Spucktüte für jede Person		X
25	Ein Klappmesser		X
26	Drei Dosenöffner		X
27	Zwei schwimmfähige Wurfringe		X
28	Eine Handpumpe	X	X
29	Einen Satz Fischfanggerät		X
30	Tragbare Feuerlöschhausrüstung		X
31	Ein Radarreflektor		X
32	Wärmeschutzmittel		X
33	Kästen/Behälter für die Aufbewahrung		X
34	Eine Vorrichtung zum Auffangen von Regenwasser		X
35	Eine Einstiegleiter		X
36	Sicherheitsgurte		X
37	Anweisungen für Sofortmaßnahmen	X	X
38	Wasserdichte Bedienungsanleitungen	X	X

6.2.2 Maßnahmen für die Instandhaltung an Bord

6.2.2.1 Allgemeines

Als Ergebnis einer Inspektion sind fehlerhafte Teile entsprechend den folgenden Maßnahmen zu reparieren. Jeder Fehlbestand ist auf die vorgeschriebene Anzahl zu ergänzen. Andere als die nachfolgend aufgeführten fehlerhaften Teile sind zusammen mit den Einzelheiten zu erfassen und zur Instandhaltung oder Reparatur bei den Herstellern in Auftrag zu geben.

6.2.2.2 Boot**6.2.2.2.1 Rost an metallischen Teilen**

Führe eine Rostschutzbehandlung entsprechend dem Ausmaß des Schadens durch oder führe einen Ersatz durch, wenn erheblich verschlissen.

6.2.2.2.2 Beschädigung von Geweben

Repariere Gewebeerzeugnisse entsprechend dem Ausmaß des Schadens mit dem gleichen Material.

6.2.2.2.3 Dichtung

Repariere mit selbstklebender Abdichtung entsprechend dem Ausmaß des Schadens.

6.2.2.2.4 Entwässerungsventil

Entferne jeglichen Schmutz und überprüfe die einwandfreie Funktion.

6.2.2.2.5 Wassersprühanlage

Entferne jegliche Ablagerungen von der Sprühdüse. Dichte Rohrverbindungsteile ab, wenn Leckagen festgestellt wurden. Stelle eine angemessene Spannung des Keilriemens ein.

6.2.2.3 Antriebsmaschine**6.2.2.3.1 Rostschutz und Pflege**

Wenn Rost vorhanden ist, entferne Rost und Belag mit Maschinenöl. Drehende Teile sind mit Schmieröl einzuölen.

6.2.2.3.2 Probelauf

Bei passender Gelegenheit ist mit der Antriebsmaschine an Bord des Schiffes und im schwimmenden Zustand nach dem Aussetzen ein Probelauf durchzuführen, um den Lauf zu überprüfen. Stelle nach dem Probelauf sicher, dass die Ventile für die Kühlwasserleitung geöffnet sind und mit Frischwasser durchgespült und vollständig entwässert wurden.

6.2.2.4 Elektrische Teile**6.2.2.4.1 Batterie**

Fülle die Batterie mit Elektrolyt auf, wenn sich der Füllstand unterhalb der angebrachten Füllstandsmarke befindet. Ziehe den Elektroanschluss fest an, wenn er lose ist.

6.3 Inspektion und Instandhaltung der Aussetzvorrichtungen (Davits und Winden)**6.3.1 Inspektions- und Instandhaltungsplan**

Aussetzvorrichtungen sind wöchentlich und monatlich entsprechend den folgenden Tabellen zu besichtigen und instand zu halten. Die zu überprüfenden Gegenstände, die Inspektionsmaßnahme, die zu befolgende Prüftätigkeit und die Häufigkeit, mit der die Gegenstände zu kontrollieren sind, werden in den Tabellen aufgelistet.

Tabelle 6.3.1.1 behandelt den Davit

Tabelle 6.3.1.2 behandelt die Winde

Tabelle 6.3.1.3 behandelt die elektrischen Teile

Tabelle 6.3.1.1 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für den Davit

Gegenstand	Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
			wöchentlich	monatlich
Rahmen	Sichtkontrolle	Überprüfe Korrosion, Verformung und Beschädigung.	X	X
Davitarms	Sichtkontrolle	Überprüfe Korrosion, Verformung und Beschädigung.	X	X
	Betätigung	Lösen aus der Staustellung.	X	
	Betätigung	Ausschwenken aus der Staustellung.		X
Scheibe, Heißplatte	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung und Korrosion.		X
	Betätigung	Überprüfe beweglichen Zustand.	X	X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
Gelenkbolzen, Bolzen der Seilscheibe	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X

Gegenstand	Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
			wöchentlich	monatlich
Davitarm-Stopper und Fanghaken	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung und Korrosion.	X	X
	Betätigung	Überprüfe beweglichen Zustand.	X	X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
Bootsläufer, Spannschraube	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung, Bruch von Drähten und Korrosion.		X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
	Wenden der Enden	Wende die Enden des Bootsläufers (2,5 Jahre).		
	Ersatz	Ersatz des Bootsläufers (5 Jahre).		
Draht des Laschings	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung, Korrosion und wie lose er ist.	X	X
Bedienungsstand Deck	Betätigung	Überprüfe beweglichen Zustand.		X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
Fierdraht	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung und Korrosion.	X	X
	Betätigung	Überprüfe beweglichen Zustand.		X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
Bootsauflage	Sichtkontrolle	Überprüfe Abnutzung und Korrosion.	X	X

Tabelle 6.3.1.2 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für die Winde

Gegenstand	Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
			wöchentlich	monatlich
Getriebegehäuse, Getriebe, Lager, Ölabdichtung	Sichtkontrolle	Überprüfe Ölstand und Konsistenz des Schmieröls.		X
	Betätigung	Überprüfe ungewöhnliche Geräusche.		X
Bremssystem, Fliehkraftbremse	Sichtkontrolle	Überprüfe auf Korrosion und Beschädigung.	X	X
Splint am Drahtende	Sichtkontrolle	Überprüfe, wie lose er ist.		X
Bremshebel	Sichtkontrolle	Überprüfe auf Korrosion und Beschädigung.	X	X
	Betätigung	Überprüfe beweglichen Zustand.	X	X
Geschwindigkeits-Wahlhebel	Schmieren	Abschmieren/Einfetten	X	X

Tabelle 6.3.1.3 – Prüfablauf und Instandhaltungsplan für die elektrischen Teile

Gegenstand	Maßnahme	Inspektionstätigkeit	Instandhaltungsplan	
			wöchentlich	monatlich
Elektromotor	Sichtkontrolle	Überprüfe die Verkabelung.	X	X
	Betätigung	Überprüfe den normalen Lauf.		X
Endlagenschalter	Sichtkontrolle	Überprüfe die Verkabelung.	X	X
	Betätigung	Überprüfe die normale Funktion.		X
	Schmieren	Abschmieren/Einfetten		X
Drucktasten-Gehäuse und Kabel	Sichtkontrolle	Überprüfe die Verkabelung und auf andere Beschädigung.	X	X
	Betätigung	Überprüfe die normale Funktion.		X
Bedienungspult	Sichtkontrolle	Überprüfe die Verkabelung und auf andere Beschädigung.	X	X
	Betätigung	Überprüfe die normale Funktion.		X

6.3.2 Maßnahmen für die Instandhaltung an Bord

6.3.2.1 Allgemeines

Als Ergebnis einer Inspektion sind fehlerhafte Teile entsprechend den folgenden Maßnahmen zu reparieren. Jeder Fehlbestand ist auf die vorgeschriebene Anzahl zu ergänzen. Andere als die nachfolgend aufgeführten

fehlerhaften Teile sind zusammen mit den Einzelheiten zu erfassen und zur Instandhaltung oder Reparatur bei den Herstellern in Auftrag zu geben.

6.3.2.2 *Drahtseil*

6.3.2.2.1 Drahtseile sind in den folgenden Fällen auszuwechseln:

- .1 Der Bruch von elementaren Drähten wurde festgestellt,
- .2 eine Verringerung von 7 % des nominellen Durchmessers wurde festgestellt,
- .3 ein Knick oder, dass die Litzen lose sind, wurde festgestellt, oder
- .4 Erosion/Korrosion wurde festgestellt.

6.3.2.2.2 Überprüfe den Befestigungszustand der Drahtseile.

6.3.2.2.3 Wechsle die Bootsläufer innerhalb angemessener Zeiträume aus.

6.3.2.2.4 Passe gegebenenfalls die Länge der Bootsläufer an, sodass der Abstand zwischen dem Davitarm und dem Davitarm-Stopper vorn und achtern immer der Gleiche ist.

6.3.2.2.5 Stelle sicher, dass Werkstoff und Durchmesser des Langauges den Angaben des Herstellers der Auslösevorrichtung entsprechen.

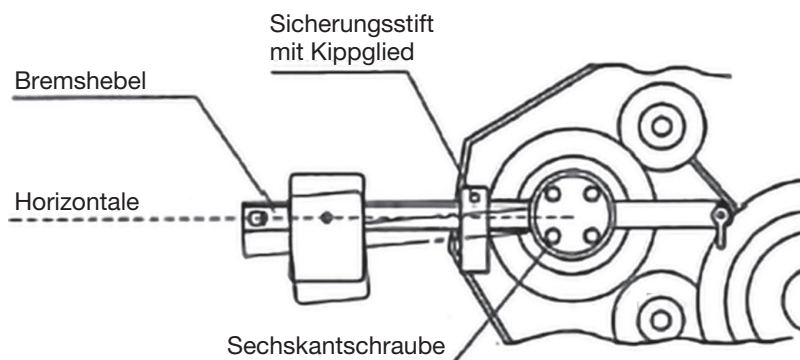
6.3.2.3 *Bootswinde*

6.3.2.3.1 Vor Beginn der Instandhaltungsarbeiten an der Winde ist das Boot zu sichern, um eine Bewegung zu verhindern.

6.3.2.3.2 Das Öl ist zu überprüfen und auszuwechseln, wenn es sich verfärbt hat. Bei zu niedrigem Ölstand ist Öl nachzufüllen, bis der vorgegebene Füllstand im Ölstandanzeiger erreicht ist.

6.3.2.3.3 Die Oberflächen jedes Getriebes innerhalb des Getriebegehäuses sind zu überprüfen. Falls ein Fehler/Schaden auf einer Oberfläche des Getriebes festgestellt wird, ist das Getriebegehäuse zu ersetzen oder zu reparieren.

6.3.2.3.4 Falls sich der Bremshebel infolge eines Abriebs des Bremsbelages durch Winkelvergrößerung abgesenkt hat, ist der Winkel des Bremshebels durch Lösen der Schrauben, Einstellen des Winkels und wieder Anziehen der Schrauben zu korrigieren.



6.3.2.4 *Schmierung*

6.3.2.4.1 Die Schmierung ist äußerst wichtig für die Funktion des Davits und der Winde, und eine regelmäßige Überprüfung ist notwendig. Die Schmierung ist außerdem regelmäßig durchzuführen. Bei der entsprechenden Schmierung ist die Konstruktion des Davits und der Winde in ihren Einzelheiten und die Arbeitsweise/Funktion ihrer Teile zu erfassen.

6.3.2.4.2 Alle Schmiernippel des Davits sind mindestens einmal im Monat abzusmieren.

6.3.2.4.3 Das Getriebeöl der Bootswinde ist regelmäßig hinsichtlich Menge, Farbänderung und Feuchtigkeitsgehalt zu überprüfen.

6.3.2.4.4 Drahtseile sind regelmäßig auf Einölung/Einfettung zu überprüfen, um den Verlust von Öl/Fett zu verhindern. Stahlseile sind im Allgemeinen alle zwei Monate einzuölen oder einzufetten.

Nr. 176 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1615, „Vorläufige Richtlinien zur Verringerung des Auftretens und der Folgen von Bränden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen bei neuen und bestehenden Ro-Ro-Fahrgastschiffen“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 02. September 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1615, „Vorläufige Richtlinien zur Verringerung des Auftretens und der Folgen von Bränden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen bei neuen und bestehenden Ro-Ro-Fahrgastschiffen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1615

26. Juni 2019

VORLÄUFIGE RICHTLINIEN ZUR VERRINGERUNG DES AUFTRETENS UND DER FOLGEN VON BRÄNDEN IN RO-RO-RÄUMEN UND SONDER-RÄUMEN BEI NEUEN UND BESTEHENDEN RO-RO-FAHRGASTSCHIFFEN

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) die *Vorläufigen Richtlinien zur Verringerung des Auftretens und der Folgen von Bränden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen bei neuen und bestehenden Ro-Ro-Fahrgastschiffen* an, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) auf seiner sechsten Tagung, vorbereitet wurden und die in der Anlage wiedergegeben sind.
- 2 Der Ausschuss stimmt überein, die Vorläufigen Richtlinien regelmäßig unter Einbezug gewonnener betrieblicher Erfahrungen bei ihrer Anwendung zu überprüfen.
- 3 Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Vorläufigen Richtlinien allen betroffenen Parteien zur Kenntnis zu bringen und ihre gewonnenen Erfahrungen mit der Anwendung dieser Vorläufigen Richtlinien der Organisation zu berichten.

ANLAGE

VORLÄUFIGE RICHTLINIEN ZUR VERRINGERUNG DES AUFTRETENS UND DER FOLGEN VON BRÄNDEN IN RO-RO-RÄUMEN UND SONDER-RÄUMEN BEI NEUEN UND BESTEHENDEN RO-RO-FAHRGASTSCHIFFEN

Für den Zweck dieser Richtlinien gilt Abschnitt 1 für neue und bestehende Ro-Ro-Fahrgastschiffe und gelten die Abschnitte 2 bis 5, außer 3.2, nur für neue Schiffe, sofern nichts anderes angegeben ist.

1 VERHÜTUNG/ENTZÜNDUNG

1.1 Überprüfung der Stromversorgungseinrichtungen und -kabel des Schiffes

1.1.1 Elektrische Kabel, Steckdosen und ihre zugehörigen Ausrüstungsgegenstände in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen, die für die Stromversorgung von Fahrzeugen oder Ladungseinheiten vorgesehen sind, müssen grundsätzlich vor ihrem Gebrauch von geschulten Besatzungsmitgliedern oder anderem geschulten Personal nach einem festgelegten Verfahren untersucht werden.

1.1.2 Kabel, die nicht für die Verwendung auf Schiffen hergestellt wurden, die von Fahrern bereitgestellt und angeschlossen werden, stellen ein erhöhtes Überhitzungs- oder Kurzschlussrisiko dar; deshalb dürfen nur Stromversorgungseinrichtungen und -kabel für Schiffe verwendet werden.

1.2 Wartungsplan für elektrische Kabel und ihre Steckdosen in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen, die für die Stromversorgung von Fahrzeugen und Ladungseinheiten vorgesehen sind

Es muss ein Wartungsplan für elektrische Kabel, Steckdosen und ihre zugehörigen Ausrüstungsgegenstände in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen, die für die Stromversorgung von Fahrzeugen oder Ladungseinheiten vorgesehen sind, erstellt werden.

1.3 Elektrische Kabel

1.3.1 Zusätzlich zu den Absätzen 5.1 bis .6 der Regel II-1/45 SOLAS müssen elektrische Kabel, die für die Stromversorgung von Fahrzeugen oder Ladungseinheiten vorgesehen sind und die von Fahrzeugen oder Ladungseinheiten während Lade- und Löschvorgängen beschädigt werden können, angemessen geschützt sein, sogar, wenn sie armiert sind, sofern nicht die Schiffskonstruktion ausreichend Schutz bietet. Die Anordnung muss ausreichend gegen Korrosion geschützt und wirksam geerdet sein.

1.3.2 Wenn sie nicht verwendet werden, müssen Kabel, die für die Stromversorgung von Fahrzeugen oder Ladungseinheiten vorgesehen sind, so verstaut werden, dass sie nicht durch Lade-/Löschvorgänge beschädigt werden können.

1.4 Stoßfestigkeits-/Wasserdichtigkeitseinstufung elektrischer Verbindungen

- 1.4.1 Zusätzlich zu Regel II-2/20 Absatz 3.2 müssen Steckdosen mit einer Schutzart von mindestens IP56 nach der Norm IEC 60529 ausgestattet sein.
- 1.4.2 Die Steckdose muss so ausgestattet sein, dass die gleiche Schutzart bestehen bleibt, nachdem der Stecker aus der Steckdose entfernt wurde. Wenn zu diesem Zweck eine lose Abdeckung verwendet wird, muss diese an ihrer Steckdose verankert sein, zum Beispiel mit einer Kette.

1.5 Trennschalter

Das elektrische System muss potentiell schädliche Lasten oder Erdungsfehler erkennen, damit die betroffene Steckdose isoliert wird.

1.6 Elektrische Verbindungen und Trennungen von Ladungseinheiten und elektrischen Fahrzeugen

Nur geschultes Personal oder andere Personen unter Beaufsichtigung der Schiffsbesatzung darf/dürfen die elektrische Verbindung oder Trennung von Ladungseinheiten oder elektrischen Fahrzeugen durchführen.

1.7 Prüfpunkte bei Ronden

- 1.7.1 Während der Ronden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen durch die Besatzung muss zum Beispiel Folgendes unter anderem geprüft werden:

- .1 Leckagen von Fahrzeugen;
- .2 Zustand der elektrischen Verbindungen und der Stromversorgungskabel des Schiffs zu Fahrzeugen; und
- .3 allgemeine Ladungsbrandgefahren.

- 1.7.2 Es wird empfohlen, dass tragbare Wärmebildgeräte beim Überprüfen während der Brandschutzrunden und bei Verdacht zum Auffinden heißer Bereiche und überhitzter elektrischer Einrichtungen verwendet werden.

1.8 Erhöhung der Anforderung zur Beseitigung von Entzündungsquellen

- 1.8.1 Das Unternehmen muss einen Brandbekämpfungsplan festlegen, der insbesondere jegliche Risiken erfasst, die speziell bei alternativ angetriebenen Fahrzeugen, einschließlich batteriebetriebener Fahrzeuge, auftreten, und die geeignetsten Feuerlöschtechniken für solche Fahrzeuge erläutert. Das Unternehmen muss eine angemessene Schulung und einen guten Zugang zu allen spezialisierten Feuerlöschausrüstungen für alternativ angetriebene Fahrzeuge sicherstellen.
- 1.8.2 Bei Reisen, auf denen Fahrzeuge befördert werden, die mit verdichteten Erdgasen oder Wasserstoff angetrieben werden, ist es erforderlich sich mit den Gefahren in Zusammenhang mit einer Ansammlung entflammbarer Gase und Gase, die leichter als Luft sind, unterhalb von Raumdecken zu befassen.
- 1.8.3 Rohrleitungen mit brennbarem Hydrauliköl müssen vor Beschädigung geschützt werden. Hydrauliköl

aus einer beschädigten Rohrleitung, das in Kontakt kommt mit einer Entzündungsquelle, wie zum Beispiel einer während der Reise laufenden Kühleinheit eines Lastkraftwagens, kann einen Brand verursachen.

2 MELDUNG UND ENTSCHEIDUNG

2.1 Adressierbares fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem

- 2.1.1 Für Schiffe, die vor Juli 2010 gebaut worden sind, wird empfohlen, dass beim Ersetzen der bestehenden Systeme in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen ein fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem mit einzeln adressierbaren Meldern in Betracht gezogen wird.

- 2.1.2 Wenn ein fest eingebautes Sprühflutsystem mit einem Löschmittel auf Wasserbasis für Ro-Ro-Räume und Sonderräume verwendet wird, muss ein Feuermelde- und Feueranzeigesystem, das auf die gleichen Abschnitte wie das Sprühflutsystem geschaltet werden kann, angeordnet werden.

- 2.1.3 Beim Entwurf des Feuermelde- und Feueranzeigesystems muss eine Systemschnittstelle mit einer logischen und eindeutigen Darstellung der Informationen vorgesehen werden, um ein schnelles und korrektes Verständnis und eine schnelle und korrekte Entscheidungsfindung zu ermöglichen. Insbesondere muss die Abschnittsnummerierung mit den Abschnitten anderer Systeme, wie eines fest eingebauten Feuerlöschsystems mit einem Löschmittel auf Wasserbasis oder einer Fernsehüberwachungsanlage, falls vorhanden, übereinstimmen.

2.2 Videoüberwachung

- 2.2.1 Fernsehüberwachungsanlagen können bei der schnellen Bestätigung eines Brandes nach der Auslösung des Feueralarms sowie bei der schnellen Ausführung damit zusammenhängender Maßnahmen nach der Bestätigung eines Brandes wirksam sein. Dies unterstützt die Auslösung des korrekten Sprühflutabschnitts sowie die manuelle Brandbekämpfung.

- 2.2.2 Wirksame Fernsehüberwachungsanlagen müssen in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen vorgesehen sein, um diese Räume durchgehend per Video zu überwachen, und müssen mit einer Funktion zur unmittelbaren Wiedergabe ausgestattet sein, damit die schnelle Erkennung von Brandstellen, soweit dies durchführbar ist, ermöglicht wird. Eine durchgehende Überwachung der Videoübertragung durch die Besatzung braucht nicht gewährleistet zu werden.

2.3 Feuermeldung in offenen Ro-Ro-Räumen

In offenen Ro-Ro-Räumen auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen müssen, sofern Rauchmelder eingebaut sind, diese mit anderen wirksamen Meldemitteln z. B. Flammenmeldern, Wärmemeldern, ergänzt werden.

2.4 Feuermeldung auf Wetterdecks

Ein fest eingebautes Feuermelde- und Feueranzeigesystem muss auf Wetterdecks, die der Beförderung von Fahrzeugen dienen, vorgesehen sein. Das fest eingebaute Feuermeldesystem muss dazu im Stande sein, schnell den Ausbruch eines Brandes auf einem Wetterdeck zu melden. Der Typ der Melder, die Abstände und die Stellen müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen, wobei die Auswirkungen des Wetters, die Behinderung durch Ladung und andere einschlägige Faktoren zu berücksichtigen sind. Für bestimmte Betriebsabläufe können unterschiedliche Einstellungen verwendet werden, z. B. während des Ladens oder Löschens und während der Reise, um Fehlalarme zu verringern.

2.5 Auslegung und Integration des Anzeigesystems

Alarmbenachrichtigungen müssen einem einheitlichen Alarmdarstellungsschema folgen (Formulierung, Vokabular, Farben und Position) und so dargestellt werden, dass Alarme sofort auf der Brücke erkannt werden können und nicht durch Lärm oder schlechte Platzierung beeinträchtigt werden. Die Schnittstelle muss einen Zugriff auf den Alarm bieten, um der Besatzung zu ermöglichen, die vorhergehend ausgelösten Alarme, den letzten Alarm, sowie die Möglichkeit, Alarme zu unterdrücken, aufzuzeigen, während gewährleistet ist, dass die Alarme mit fortwährenden Auslösebedingungen noch deutlich sichtbar sind.

2.6 Beschilderung und Markierung für eine wirksame Kennzeichnung und Platzierung

Geschlossene Fahrzeugräume, Ro-Ro-Räume und Sonderräume, in denen fest eingebaute Druckwasser-Sprühsysteme eingebaut sind, müssen mit einer geeigneten Beschilderung und Markierung auf den Deck- und senkrechten Begrenzungen ausgestattet sein, um leicht die Abschnitte des fest eingebauten Feuerlöschsystems zu ermitteln. Die Beschilderung und Markierungen müssen an die typischen Bewegungsmuster der Besatzung angepasst sein und dürfen nicht von fest eingebauten Einrichtungen versperrt werden. Abschnittsnummernschilder müssen aus einem langnachleuchtenden Werkstoff, der ISO 15370 entspricht, sein. Die Abschnittsnummerierung, die innerhalb des Raums angegeben ist, muss die gleiche sein wie die Abschnitts-Absperreinrichtungskennzeichnung und die Abschnittskennzeichnung der Sicherheitszentrale oder der dauerhaft besetzten Kontrollstation.

3 LÖSCHUNG

3.1 Zusätzliche Feuerlöschhausrüstung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

Ein Nageleisen muss für eine sofortige Brandbekämpfung in allen Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen vorhanden sein.

3.2 Angemessene Ausbildung und Übungen

3.2.1 Die zutreffenden Besatzungsmitglieder müssen in Brandbekämpfungsstrategien und den in Verbindung mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen, wie mit Batterie oder Gas angetriebene Fahrzeuge, stehenden Risiken ausgebildet sein.

3.2.2 Die zutreffenden Besatzungsmitglieder müssen eine angemessene Ausbildung erhalten und an Übungen teilnehmen, um mit den spezifischen Vorkkehrungen auf dem Schiff sowie mit den Stellen, dem Betrieb und den Anwendungsbegrenzungen der Feuerlöschsysteme und -einrichtungen, zu deren Verwendung sie gegebenenfalls in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen aufgerufen werden, vertraut zu sein.

3.3 Positionierung der Sprinkler und Düsen

Es wird verwiesen auf MSC.1/Rundschreiben 1430/Rev.1 *Überarbeitete Richtlinien für die bauliche Ausführung und Zulassung von fest eingebauten Feuerlöschsystemen mit einem Löschmittel auf Wasserbasis für Ro-Ro-Räume und Sonderräume* in Bezug auf funktionelle Anforderungen für die Positionierung der Sprinkler und Düsen, um eine zufriedenstellende Leistung bezüglich sowohl Auslösezeit als auch Wasserverteilung zu erreichen.

3.4 Fest eingebaute Feuerlöschmittel auf Wetterdecks

Zusätzliche Feuerlöschmittel, wie zum Beispiel Feuerlöschmonitore und Lenzsysteme, können für Wetterdecks geprüft werden. Fernbediente Feuerlöschmonitore ermöglichen gegebenenfalls einen sicheren Betrieb der Monitore, jedoch können, wo diese geeignet sind, handbetätigte Feuerlöschmonitore verwendet werden.

4 BEGRENZUNG

4.1 Feuerwiderstandsfähigkeit der Ro-Ro-Decks und Decks in Sonderräumen

Die Feuerwiderstandsfähigkeit der Ro-Ro-Decks, die Ro-Ro-Räume trennen, muss mindestens A-30 sein.

4.2 Ro-Ro-Raumarten

Fahrzeugräume und Ro-Ro-Räume müssen entweder geschlossene Ro-Ro-Räume oder Wetterdecks sein.

5 WIDERSTANDSFÄHIGKEIT VON RETTUNGSMITTELN UND EVAKUIERUNG

5.1 Für neue und bestehende Schiffe sind die folgenden Sicherheitsabstände (waagrecht gemessen) empfohlen, um die Gefährdung von Rettungsmitteln und Einbootungsstationen im Brandfall in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen zu vermeiden:

.1 Überlebensfahrzeuge und Schiffsevakuiersysteme, die aufgestellt sind und sich in einer einsatzbereiten Position befinden:

.1 mehr als 6 m von einer Seitenöffnung eines Laderaums; und

- .2 mehr als 8 m von Ladung auf einem Wetterdeck; und
- .2 Einbootungsstationen von Überlebensfahrzeugen und Sammelplätze, die sich
 - .1 mehr als 6 m entfernt von einer Seitenöffnung eines Laderaums; und
 - .2 mehr als 13 m von Ladung auf einem Wetterdeck befinden.
- 5.2 Gleichwertige Einrichtungen, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen und mindestens den gleichen Grad an Schutz bieten, könnten in Betracht gezogen werden.

(VkBl. 2021 S. 918)

Nr. 177 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1616, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels II-2 von SOLAS“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 02. September 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1616, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels II-2 von SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1616
26. Juni 2019

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES KAPITELS II-2 VON SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) im Hinblick darauf, eine genauere Anleitung zu den Regeln II-2/9 und II-2/10 von SOLAS zur Verfügung zu stellen, die sich in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen des Kapitels II-2 von SOLAS angenommen, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) auf seiner sechsten Tagung vorbereitet wurden.

- 2 Mitgliedstaaten sind dazu aufgefordert, die sich in der Anlage befindenden einheitlichen Interpretationen als Anleitung bei der Anwendung der Regeln II-2/9 und II-2/10 von SOLAS zu verwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES KAPITELS II-2 VON SOLAS**

KAPITEL II-2

**Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und
Feuerlöschung**

**Regel 9 Absatz 2 – Brandbegrenzung,
wärmedämmende und bauliche Trennflächen**

Falls Tanks für Harnstoff- oder Natriumhydroxid-Lösung für Systeme zur selektiven katalytischen Reduktion (SCR), Abgasrückführungssysteme (EGR) oder Abgasreinigungssysteme (ARS) in einem vom Maschinenraum getrennten Raum eingebaut sind, muss bei der Bestimmung der Widerstandsfähigkeit gegen Feuer der Trennflächen der Lösungstankraum als „ähnliche Räume“ aus der Begriffsbestimmung für „Maschinenräume“ in Regel 3 Absatz 30 angesehen werden und kategorisiert werden als:

- „(10) Tanks, Leerräume und Hilfsmaschinenräume mit geringer oder ohne Brandgefahr“ in Regel 9 Absatz 2.2.3.2.2 für Schiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern; oder
- „(7) Sonstige Maschinenräume“ in Regel 9 Absätze 2.2.4.2.2, 2.3.3.2.2 oder 2.4.2.2.2 für Schiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, und Frachtschiffe.

Die Trennfläche zwischen dem Maschinenraum und dem Lösungstankraum muss eine Feuerwiderstandsfähigkeit von mindestens Klasse „A-0“ haben.

**Regel 9 Absatz 7.5 – Brandbegrenzung,
Lüftungssysteme, Abzüge der Küchenherde**

Der Verweis auf ISO 15371:2009 in der Fußnote zu sowohl Regel 9 Absatz 7.5.1.1.3 als auch Regel 9 Absatz 7.5.2.4 ist als ein Beispiel für eine geeignete Leistungsanforderung für vorgefertigte fest eingebaute Feuerlöschsysteme für Küchenabzüge angegeben.

CO₂-Feuerlöschsysteme, die keine vorgefertigten fest eingebauten Feuerlöschsysteme sind, müssen gemäß der in Regel 10 Absatz 6.3.1.1 (Räume mit entzündbaren Flüssigkeiten) festgelegten Anforderungen oder einer anderen geeigneten Norm, die den Anforderungen der Verwaltung entspricht, ausgelegt sein.

**Regel 10 Absatz 10.4 – Brandbekämpfung,
Brandschutzausrüstung, Nachrichtenaustausch
zwischen Brandbekämpfern**

Die tragbaren Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen) zum Nachrichtenaustausch zwischen Brandbekämpfern, die nach Regel 10 Absatz 10.4 erforderlich sind, müssen von einer für die Verwendung in gefährdeten Bereichen

der Zone 1 geeigneten Explosionsschutzart sein, wie es in der IEC-Veröffentlichung 60079 bestimmt ist.

Die Mindestanforderungen bezüglich der Gerätegruppe und Temperaturklasse müssen mit den restriktivsten Anforderungen für die Zone mit gefährdeten Bereichen an Bord, die für den Brandbekämpfungstrupp zugänglich ist, übereinstimmen.

(VkBli. 2021 S. 921)

Nr. 178 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1617, „Einheitliche Interpretationen des IGC-Codes“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 02. September 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1617, „Einheitliche Interpretationen des IGC-Codes“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1617
26. Juni 2019

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES IGC-CODES**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) im Hinblick darauf, eine genauere Anleitung zu den Absätzen 11.3.6 und 11.4.8 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) zur Verfügung zu stellen, die in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen des Codes an, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) bei seiner sechsten Tagung vorbereitet wurden.
- 2 Mitgliedstaaten sind dazu aufgefordert, die sich in der Anlage befindenden einheitlichen Interpretationen als Anleitung bei der Anwendung der Absätze 11.3.6 und 11.4.8 des IGC-Codes zu verwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES IGC-CODES**

Absatz 11.3.6 – Brandschutz und Feuerlöschung, Wassersprühsystem

Wenn Brennstofftanks anstelle von Kofferdämmen am hinteren Ende des hintersten Laderaums oder am vorderen Ende des vordersten Laderaums eingebaut sind, wie in den Absätzen 3.1.2 und 3.1.3 des IGC-Codes gestattet, muss der Bereich des Wetterdecks über diesen Tanks als „Ladungsbereich“ zum Zweck der Anwendung des Absatzes 11.3.6 angesehen werden.

Absatz 11.4.8 – Brandschutz und Feuerlöschung, Pulver-Feuerlöscheinrichtungen

Die Prüfungseinrichtungen müssen die Abgabe von Löschpulver von allen Monitoren und Handschläuchen an Bord umfassen, jedoch ist es nicht erforderlich, dass die eingebaute Menge Löschpulver vollständig abgegeben wird. Diese Prüfung kann auch genutzt werden, um die Anforderung, dass die Rohrleitungen frei von Fremdkörpern sind, zu erfüllen, anstatt alle Verteilungsleitungen mit trockener Luft durchzublasen. Nach Beendigung der Prüfung muss jedoch die Einrichtung, einschließlich aller Monitore und Handschläuche, mit trockener Luft durchgeblasen werden, aber nur zu dem Zweck, dass danach die Einrichtung frei von allen Rückständen des Löschpulvers ist.

(VkBli. 2021 S. 922)

Nr. 179 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1618, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels III von SOLAS“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 02. September 2021
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1618, „Einheitliche Interpretationen des Kapitels III von SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1618

26. Juni 2019

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES KAPITELS III VON SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 101. Tagung (5. bis 14. Juni 2019) im Hinblick darauf, eine genauere Anleitung zu den Regeln III/20 Absatz 11, III/22 Absatz 1.1 und III/32 Absatz 1.1 von SOLAS zur Verfügung zu stellen, die in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen des Kapitels III von SOLAS angenommen, die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstungen („Ship Systems and Equipment“) auf seiner sechsten Tagung vorbereitet wurden.
- 2 Mitgliedstaaten sind dazu aufgefordert, die sich in der Anlage befindenden einheitlichen Interpretationen als Anleitung bei der Anwendung der Regeln III/20 Absatz 11, III/22 Absatz 1.1 und III/32 Absatz 1.1 von SOLAS zu verwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN
DES KAPITELS III VON SOLAS**

Regel 20 Absatz 11 – Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen, Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen

Die eingehenden Untersuchungen, Überholungen und Prüfungen unter Betriebsbedingungen, die mindestens einmal alle fünf Jahre durchgeführt werden, müssen in der Anwesenheit eines Besichtigers stattfinden.

Regel 22 Absatz 1.1 – Persönliche Rettungsmittel, Rettungsringe

Regel 32 Absatz 1.1 – Persönliche Rettungsmittel, Rettungsringe

Bei der Prüfung der Mindestanzahl und Verteilung der Rettungsringe entsprechend der Anforderungen der Regel 22 Absatz 1.1 bzw. Regel 32 Absatz 1.1 darf ein Rettungsring, der gemäß MSC.1/Rundschreiben 1331 zur Einhaltung der Regel II-1/3-9 Absatz 2 von SOLAS sowohl mit einem Licht als auch mit einer Rettungsleine ausgestattet ist, nicht angerechnet werden.

(VkBl. 2021 S. 922)