

Vorblatt

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Neunundzwanzigste Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (29. SOLAS-Änderungsverordnung – 29. SOLAS-ÄndV)

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen. Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat mit den Entschlüssen MSC.404(96), MSC.409(97), MSC.421(98) und MSC.436(99) die Änderung des SOLAS-Übereinkommens beschlossen. Diese Entschlüsse sind für die SOLAS-Vertragsparteien verbindlich.

Die Entschlüsse treten völkerrechtlich am 1. Januar 2020 in Kraft.

B. Lösung

Erlass der Neunundzwanzigsten SOLAS-Änderungsverordnung, die die Änderungen der Vorschriften des Übereinkommens innerstaatlich in Kraft setzt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt
 - a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand
Keine.
 - b) Vollzugsaufwand
Keiner.

2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen
Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind nicht zu erwarten.

E. Erfüllungsaufwand

Durch die internationale Inkraftsetzung entsteht kein (über die internationale Verpflichtung hinausgehender) Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Keine.

Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

**Neunundzwanzigste Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
(29. SOLAS-Änderungsverordnung – 29. SOLAS-ÄndV)**

Vom ...

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 5 und 7 sowie Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

(1) Folgende in London vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschlüsse werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. MSC.404(96) vom 19. Mai 2016
2. MSC.409(97) vom 25. November 2016
3. MSC.421(98) vom 15. Juni 2017 und
4. MSC.436(99) vom 24. Mai 2018,

jeweils zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141, 142), das zuletzt durch die Entschlüsse MSC.386(94) vom 21. November 2014 und MSC.392(95) vom 11. Juni 2015 (BGBl. 2016 II S. 1408, 1409, 1414) geändert worden ist.

(2) Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Berlin, den ...

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Neunundzwanzigste Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens
von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
(29. SOLAS-Änderungsverordnung – 29. SOLAS-ÄndV)**

Begründung:

I. Allgemeines

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) beschlossenen Änderungen dieses Übereinkommens.

Im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden die Managementregeln und Indikatoren der Nachhaltigkeit geprüft. Die EntschlieÙung MSC.404(96) beinhaltet Anpassungen im Bereich Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung in Bezug auf Hubschraubereinrichtungen und Evakuierungsanalysen bei Fahrgastschiffen sowie Anpassungen bei den Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel hinsichtlich der Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen. Die EntschlieÙung MSC.409(97) beinhaltet Änderungen im Bereich Lärmschutz, Änderungen bei der Brandbekämpfung sowie neue Regelungen über die Harmonisierung der Zeitabschnitte für die Besichtigung von Frachtschiffen, die nicht dem ESP-Code unterliegen. Die EntschlieÙung MSC.421(98) beinhaltet Änderungen Bereich Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen insbesondere bei Frachtschiffen und Fahrgastschiffen. Darüber hinaus beinhaltet die EntschlieÙung Änderungen im Bereich Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung mit Schwerpunkt technischer Anforderungen im Bereich Brandunterdrückung sowie Änderungen im Bereich Rettungsmittel und –vorrichtungen. Die EntschlieÙung MSC.436(99) beinhaltet Änderungen im Bereich Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen insbesondere zu Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich auf

einem Fahrgastschiff sowie Änderungen beim Funkverkehr insbesondere bei den technischen Anforderungen der Funkausrüstung in verschiedenen Seegebieten, Wachen und Stromquellen. Zusätzlich werden entsprechende Änderungen bei den Ausrüstungsverzeichnissen verschiedener Zeugnisse vorgenommen. Damit sind die Managementregeln (3) „Freisetzung von Stoffen“ und (4) „Vermeiden von Gefahren und unvermeidbaren Risiken für die menschliche Gesundheit“ nur indirekt betroffen. Nachhaltigkeitsindikatoren sind nicht betroffen.

Gleichstellungspolitische Belange sind nicht berührt.

II. Besonderes

Zu Artikel 1:

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat auf seiner 96. Sitzung am 19. Mai 2016 die EntschlieÙung MSC.404(96) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens angenommen, die völkerrechtlich zum 1. Januar 2020 in Kraft tritt. Die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens enthalten Änderungen und Anpassungen für den Bereich Brandschutz, Fluchtwege und Rettungsmittel. Die Änderungen betreffen die Kapitel II-2 „Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung“ und Kapitel III „Rettungsmittel und –vorrichtungen“.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat auf seiner 97. Sitzung am 25. November 2016 die EntschlieÙung MSC.409(97) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens angenommen. Mit dieser EntschlieÙung werden Änderungen im Bereich des Lärmschutzes, der Brandunterdrückung und bei der Regel zur Vereinheitlichung der Zeiträume für die Besichtigung von Frachtschiffen, die nicht dem ESP-Code unterliegen, eingefügt. Die Änderungen betreffen die Kapitel II-1 „Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen“, Kapitel II-2 „Bauart - Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung“ und Kapitel XI-1 „Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt“.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat auf seiner 98. Sitzung am 15. Juni 2017 die EntschlieÙung MSC.421(98) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens angenommen. Mit dieser EntschlieÙung werden Änderungen im Anwendungsbereich, bei Begriffsbestimmungen und technischen Anforderungen insbesondere bei Frachtschiffen und Fahrgastschiffen in Bezug zu Unterteilung und Stabilität, Brandunterdrückung sowie einzelne Zeugnismuster angepasst. Die Änderungen betreffen Kapitel II-1 „Bauart - Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen“, Kapitel II-2 „Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung“ und Kapitel III „Rettungsmittel und –vorrichtungen“.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat auf seiner 99. Sitzung am 24. Mai 2018 die EntschlieÙung MSC.436(99) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens angenommen. Mit dieser EntschlieÙung werden im Kapitel II-1 „Bauart - Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen“ Änderungen im Anwendungsbereich und bei den Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintritt auf einem Fahrgastschiff vorgenommen. Darüber hinaus erfolgen im Kapitel IV „Funkverkehr“ Änderungen bei den „Allgemeinen Bestimmungen“ und bei den Anforderungen für Schiffe hinsichtlich der Funkausrüstung in verschiedenen Seegebieten, bei Wachen und Stromquellen. Zusätzlich werden im Anhang „Zeugnisse“ die Ausrüstungsverzeichnisse zur Fahrgastschiffssicherheit (Muster P), zur Funk-Sicherheit von Frachtschiffen (Muster R) und zur Frachtschiffssicherheit (Muster C) angepasst.

Zu Artikel 2:

Seit der letzten Bekanntmachung des Wortlauts des SOLAS-Übereinkommens und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen im Anschluss an die 11. SOLAS-ÄndV vom 18. September 1998 (siehe Anlagenband zum BGBl. II zur Ausgabe Nr. 40 vom 30. September 1998) sind umfangreiche Änderungen des Übereinkommens

sowie des Protokolls von 1988 und Änderungen zu diesem Protokoll in Kraft getreten. Die Veröffentlichung einer konsolidierten Textfassung ist daher zur besseren Lesbarkeit erforderlich.

Zu Artikel 3:

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

EntschlieÙung MSC.404(96)
(angenommen am 19. Mai 2016)

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ebenso in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („Übereinkommen“) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von Kapitel I;

nach der auf seiner sechszwanzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

- 1 beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
- 2 bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
- 3 fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2020 in Kraft treten;
- 4 ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
- 5 ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 3 - Begriffsbestimmungen

- 1 Nach dem bisherigen Absatz 56 werden die folgenden neuen Absätze angefügt:
- „57 „Landefläche für Hubschrauber“ ist ein Bereich auf einem Schiff, der für gelegentliche Hubschrauberlandungen oder Hubschrauberlandungen im Notfall bestimmt und nicht für den laufenden Hubschrauberbetrieb ausgelegt ist.
- 58 „Ab- und Aufwinschfläche“ ist eine Absetz- und Aufnahmefläche, die für die Beförderung von Besatzungsmitgliedern oder Vorräten per Hubschrauber zum oder vom Schiff, während der Hubschrauber über dem Deck schwebt, vorgesehen ist.“

Teil D

Flucht

Regel 13 – Fluchtmöglichkeiten

- 2 Nach dem bisherigen Absatz 3.2.6.2 werden die folgenden neuen Absätze angefügt:
- „3.2.7 Evakuierungsanalyse bei Fahrgastschiffen⁺
- 3.2.7.1 Die Fluchtwege müssen im frühen Entwurfsstadium durch eine Evakuierungsanalyse bewertet werden. Diese Analyse findet Anwendung auf
- .1 am oder nach dem 1. Juli 1999 gebaute Ro-Ro-Fahrgastschiffe und
 - .2 sonstige am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern.
- 3.2.7.2 Die Analyse muss dazu benutzt werden, Staus, die sich während des Verlassens des Schiffes bei normaler Bewegung der Fahrgäste und Besatzung auf den Fluchtwegen ergeben können, herauszufinden und, soweit durchführbar, zu beseitigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Besatzung auf diesen Fluchtwegen möglicherweise entgegen der Laufrichtung der Fahrgäste bewegen muss. Darüber hinaus muss die Analyse den Nachweis dafür erbringen, dass die Fluchteinrichtungen auch angesichts der Möglichkeit anpassungsfähig genug sind, dass bestimmte Fluchtwege, Sammelplätze, Einbootungsstationen oder Überlebensfahrzeuge nach einem Unfall unter Umständen nicht zur Verfügung stehen.“

⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die überarbeiteten Richtlinien für Evakuierungsanalysen bei neuen und bestehenden Fahrgastschiffen (MSC.1/Rundschreiben 1533) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

3 Absatz 7.4 wird aufgehoben.

Teil G **Besondere Anforderungen**

Regel 18 - Hubschraubereinrichtungen

4 Nach dem bisherigen Absatz 2.2 wird folgender neuer Absatz 2.3 eingefügt:

„2.3 Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes 2.2 müssen am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Schiffe, die über eine Landefläche für Hubschrauber verfügen, mit Schaum-Brandbekämpfungseinrichtungen versehen sein, die den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels 17 des Codes für Brandsicherheitssysteme entsprechen.“;

die nachfolgenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

5 Der unnummerierte Absatz 2.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.4 Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes 2.2 oder 2.3 müssen Ro-Ro-Fahrgastschiffe ohne Hubschrauberdeck der Regel III/28 entsprechen.“

6 Nach dem bisherigen Absatz 5.1.5 wird folgender neuer Absatz 5.1.6 eingefügt:

„6 anstelle der Vorschriften der Absätze 5.1.3 bis 5.1.5 auf am oder nach dem 1. Januar 2020 gebauten Schiffen, die über ein Hubschrauberdeck verfügen, Schaum-Brandbekämpfungseinrichtungen, die dem Code für Brandsicherheitssysteme entsprechen,“;

die nachfolgenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

Kapitel III **Rettungsmittel und -vorrichtungen**

Teil A **Allgemeines**

Regel 3 - Begriffsbestimmungen

7 Nach dem bisherigen Absatz 24 wird folgender neuer Absatz 25 angefügt:

„25 „Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur“ sind die vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit EntschlieÙung MSC.402(96) angenommenen Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung, sofern diese Änderungen nach Maßgabe des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur

Änderung der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.“

Teil B

Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel

Regel 20 – Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen

8 Der bisherige Absatz 3.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Die Instandhaltung, Überprüfungen und Inspektionen von Rettungsmitteln sind so durchzuführen, dass die Gewährleistung der Zuverlässigkeit solcher Mittel gebührend berücksichtigt wird.“

9 Der bisherige Absatz 11 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„11 Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen

11.1 Die Aussetzvorrichtungen müssen

- .1 im Verlaufe der in Regel I/7 beziehungsweise I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden;
- .2 unmittelbar nach Abschluss der Untersuchung gemäß Absatz 11.1.1 hinsichtlich der Windenbremsen einem dynamischen Test bei maximaler Senkgeschwindigkeit unterzogen werden. Die anzuwendende Last muss der Masse des Überlebensfahrzeugs oder des Bereitschaftsboots ohne Besetzung entsprechen; mindestens einmal alle fünf Jahre ist der Test jedoch mit einer Prüflast durchzuführen, die dem 1,1-Fachen des Gewichts des Überlebensfahrzeugs oder des Bereitschaftsboots mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung entspricht.

11.2 Die Auslösevorrichtungen für Rettungsboote und Bereitschaftsboote, einschließlich der Auslösevorrichtungen für schnelle Bereitschaftsboote und der Auslösesysteme für Frei-Fall-Rettungsboote, müssen

- .1 im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden;
- .2 im Fall unter Last zu betätigender Auslösevorrichtungen bei jeder Überholung der Auslösevorrichtung mit dem 1,1-Fachen der Gesamtmasse des Bootes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung unter Betriebsbedingungen geprüft werden. Solche Überholungen und Prüfungen unter Betriebsbedingungen müssen mindestens einmal alle fünf Jahre vorgenommen werden.⁺

- .3 Ungeachtet des Absatzes 11.2.2 muss die Prüfung von Auslösesystemen für Frei-Fall-Rettungsboote unter Betriebsbedingungen entweder durch ein Aussetzen im freien Fall mit nur der für den Einsatz vorgesehenen Besatzung an Bord oder durch eine Prüfung ohne Aussetzen des Rettungsboots nach Maßgabe der Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur erfolgen.

⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung A.689(17)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen. Für Rettungsmittel, die am oder nach dem 1. Juli 1999 an Bord installiert wurden, wird auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

11.3 Selbsttätig öffnende Auslösevorrichtungen für Rettungsflöße, die mit Davits auszusetzen sind, müssen

- .1 im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden;
- .2 bei jeder Überholung der selbsttätig öffnenden Auslösevorrichtungen mit dem 1,1-Fachen der Gesamtmasse des Rettungsflöses mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung unter Betriebsbedingungen geprüft werden. Solche Überholungen und Prüfungen unter Betriebsbedingungen müssen mindestens einmal alle fünf Jahre vorgenommen werden.⁺

11.4 Rettungsboote und Bereitschaftsboote, einschließlich schneller Bereitschaftsboote, müssen im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden.

11.5 Die in den Absätzen 11.1 bis 11.4 vorgeschriebene eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen und Überholung sowie die Instandhaltung und Reparatur der in den Absätzen 11.1 bis 11.4 genannten Ausrüstung müssen in Übereinstimmung mit den Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur sowie den in Regel 36 vorgeschriebenen Anleitungen für die Instandhaltung an Bord erfolgen.“

⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung A.689(17)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen. Für Rettungsmittel, die am oder nach dem 1. Juli 1999 an Bord installiert wurden, wird auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

**EntschlieÙung MSC.409(97)
(angenommen am 25. November 2016)**

**Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ebenso in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („Übereinkommen“) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von Kapitel I;

nach der auf seiner siebenundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1 beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

2 bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3 fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2020 in Kraft treten;

4 ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5 ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 3-12 – Lärmschutz

1 Der bisherige Absatz 2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„1 für die der Bauvertrag vor dem 1. Juli 2014 geschlossen wird und deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2009 gelegt wird oder die sich zu dieser Zeit in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder,“

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

2 Nach dem bisherigen Absatz 2.8 wird folgender neuer Absatz angefügt:

„2.9 Regel 10.5.1.2.2 in der durch die Entschließung MSC.409(97) geänderten Fassung findet Anwendung auf Schiffe, die vor dem 1. Januar 2020 gebaut worden sind, einschließlich derer, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind.“

Teil C

Brandunterdrückung

Regel 10 – Brandbekämpfung

3 In Absatz 5.1.2.2 wird der letzte Satz durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Bei Heizkesseln mit weniger als 175 kW Leistung oder Heizkesseln, die durch die in Absatz 5.6 vorgeschriebenen fest eingebauten Objektschutz-Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis geschützt sind, ist ein zugelassener fahrbarer Schaumlöscher mit mindestens 135 l Inhalt nicht erforderlich.“

Kapitel XI-1

Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt

4 Nach der bisherigen Regel 2 wird folgende neue Regel 2-1 eingefügt:

„Regel 2-1 – Vereinheitlichung der Zeiträume für die Besichtigung von Frachtschiffen, die nicht dem ESP-Code unterliegen

Bei Frachtschiffen, die nicht den verschärften Besichtigungen nach Regel XI-1/2 unterliegen, können die in Regel I/10 aufgeführten Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen ungeachtet anderer Bestimmungen in den entsprechenden Zeiträumen durchgeführt und abgeschlossen werden, die im ESP-Code von 2011 in seiner jeweils geänderten Fassung beziehungsweise in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien⁺ festgelegt sind.“

⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die von der Versammlung der Organisation mit Entschließung A.1104(29) angenommenen Richtlinien von 2015 für Besichtigungen im Rahmen des einheitlichen Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (ESBZ) in ihrer jeweils geänderten Fassung verwiesen.

Anlage 3

Entschließung MSC.421(98) (angenommen am 15. Juni 2017)

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ebenso in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („Übereinkommen“) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von Kapitel I;

nach der auf seiner achtundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1 beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;

2 bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3 fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Januar 2020 in Kraft treten;

4 ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5 ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

1 Nach dem bisherigen Absatz 1.1 werden die folgenden Absätze 1.1.1 und 1.1.2 eingefügt:

„1.1.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B, B-1, B-2 und B-4 dieses Kapitels nur auf Schiffe Anwendung,

.1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2020 geschlossen wird oder,

.2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2020 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder

.3 die am oder nach dem 1. Januar 2024 abgeliefert werden.

1.1.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die nicht unter Unterabsatz 1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,

.1 dass die Vorschriften in den Teilen B, B-1, B-2 und B-4 erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschlüsseungen MSC.216(82), MSC.269(85) und MSC.325(90) geänderten Fassung anwendbar sind und

.2 dass die Vorschriften der Regel 19-1 erfüllt werden.“

2 Der bisherige Absatz 1.3.4 wird gestrichen und am Ende des bisherigen Absatzes 1.3.3 wird „;“ durch „.“ ersetzt.

3 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,

.1 dass die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschlüsseungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60) und MSC.27(61), die Entschlüsseung 1 der SOLAS-Konferenz von 1995 sowie die Entschlüsseungen MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) und MSC.170(79) geänderten Fassung anwendbar sind, und

.2 dass den Vorschriften der Regel 19-1 entsprochen ist.“

Regel 2 – Begriffsbestimmungen

4 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 „Mittschiffs“ ist die Mitte der Länge (*L*)

5 Die bisherigen Absätze 9 und 10 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„9 „Tiefgang“ (*d*) ist der senkrechte Abstand von der Kiellinie,

.1 mittschiffs gemessen bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und

.2 auf der Mitte der Unterteilungslänge (*L_s*) gemessen bei Schiffen, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind,

bis zu der betreffenden Wasserlinie.

10 „Größter Unterteilungstiefgang“ (*d_s*) ist der Tiefgang des Schiffes beim Eintauchen bis zur Sommerlademarke.

6 Der bisherige Absatz 13 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„13 „Trimm“ ist die Differenz zwischen dem Tiefgang vorne und dem Tiefgang hinten, wobei der Tiefgang jeweils am vorderen und am hinteren

.1 Lot, nach der Begriffsbestimmung des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens, bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und

.2 Endpunkt bei Schiffen, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind,

gemessen und ein etwaiger Kielfall vernachlässigt wird.“

7 Der bisherige Absatz 19 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„19 „Schottendeck“ ist bei einem Fahrgastschiff das oberste Deck

.1 bis zu dem die Hauptschotte und die Außenhaut des Schiffes wasserdicht geführt sind, sofern es sich um Schiffe handelt, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und

.2 entlang der Unterteilungslänge (*L_s*), bis zu dem die Hauptschotte und die Außenhaut des Schiffes wasserdicht geführt sind, sowie das unterste Deck, von dem aus die Evakuierung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern in keinem Stadium einer Flutung im Fall von Schäden im Sinne der Regel 8 und des Teiles B-2 durch Wasser behindert werden kann, sofern es sich um Schiffe handelt, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind.

Das Schottendeck kann ein gestuftes Deck sein. Bei einem Frachtschiff, das nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fällt, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut ist,

kann das Freiborddeck als Schottendeck gelten.“

8 Der bisherige Absatz 26 wird gestrichen und die nachfolgenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

Teil B **Unterteilung und Stabilität**

Regel 4 – Allgemeines

9 Der bisherige Absatz 1 und die Fußnote zum bisherigen Absatz 1 werden gestrichen.

10 Vor dem bisherigen Absatz 2 werden die folgenden neuen Absätze 1 und 2 angefügt:

„1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Vorschriften der Teile B-1 bis B-4 auf Fahrgastschiffe Anwendung.

2 Auf Frachtschiffe finden die Vorschriften der Teile B-1 bis B-4 wie folgt Anwendung:

2.1 In Teil B-1:

- .1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet Regel 5 Anwendung auf Frachtschiffe und Regel 5-1 findet Anwendung auf andere Frachtschiffe als Tankschiffe im Sinne der Regel I/2 Buchstabe h;
- .2 Die Regeln 6 bis 7-3 finden Anwendung auf Frachtschiffe mit einer Länge (*L*) von 80 m und darüber; von ihnen ausgenommen sein können Schiffe, die den folgenden Rechtsinstrumenten unterliegen und für die der Nachweis erbracht wurde, dass sie den Vorschriften über Unterteilung und Leckstabilität des jeweiligen Rechtsinstruments entsprechen:
 - .1 der Anlage I von MARPOL; allerdings müssen Tank-Massengutschiffe (im Sinne der SOLAS-Regel II-2/3.14) mit Freiborden vom Typ „B“ den Regeln 6 bis 7-3* entsprechen; oder
 - .2 dem Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code)*; oder
 - .3 dem Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code)*; oder
 - .4 den Leckstabilitätsvorschriften der Regel 27 des Freibordübereinkommens von 1966 entsprechend den Entschlüssen A.320(IX)

* Es wird auf die *Richtlinien für die Überprüfung der Leckstabilitätsvorschriften für Tankschiffe* verwiesen (MSC.1/Rundschreiben 1461).

und A.514(13), vorausgesetzt, dass für Frachtschiffe, für die Regel 27 Absatz 9 gilt, die wasserdichten Hauptquerschotten, um wirksam zu sein, in dem Abstand angeordnet sind, der in Absatz 12 Buchstabe f der EntschlieÙung A.320(IX) angegeben ist, auÙer dass Schiffe, die für die Beförderung von Ladung an Deck bestimmt sind, den Regeln 6 bis 7-3 entsprechen müssen; oder

.5 den Leckstabilitätsvorschriften der Regel 27 des Freibord-Protokolls von 1988; Schiffe, die für die Beförderung von Ladung an Deck bestimmt sind, müssen jedoch den Regeln 6 bis 7-3 entsprechen; oder

.6 den Normen für Unterteilung und Leckstabilität in anderen, von der Organisation ausgearbeiteten Rechtsinstrumenten**.

2.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten die Vorschriften in den Teilen B-2 und B-4 für Frachtschiffe.

11 Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden entsprechend unnummeriert.

Teil B-1 Stabilität

Regel 5 – Intaktstabilität

12 Die Fußnote zur Überschrift wird gestrichen und die bisherigen Absätze 1 und 2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Mit jedem Fahrgastschiff, unabhängig von seiner Größe, und mit jedem Frachtschiff von 24 m Länge (*L*) und darüber ist nach seiner Fertigstellung ein Krängungsversuch vorzunehmen. Die Wasserverdrängung des leeren Schiffes und seiner Längs-, Quer- und Höhenschwerpunkte sind zu bestimmen. Zusätzlich zu allen weiteren anwendbaren Vorschriften dieser Regeln müssen Schiffe von 24 m Länge und darüber mindestens die Vorschriften des Teils A des IS-Codes 2008 erfüllen.

2 Die Verwaltung kann bei einem einzelnen Frachtschiff auf die Durchführung des Krängungsversuchs verzichten, sofern die grundlegenden Stabilitätsdaten aus dem Krängungsversuch eines Schwesterschiffs vorliegen und der Verwaltung der Nachweis erbracht worden ist, dass aus diesen grundlegenden Daten verlässliche Stabilitätsunterlagen für das zu befreiende Schiff gewonnen werden können, wie sie in Regel 5-1 vorgeschrieben sind. Nach Fertigstellung ist eine Besichtigung des leeren Schiffes durchzuführen; wird dabei im Vergleich zu den aus dem Krängungsversuch mit dem Schwesterschiff hergeleiteten Daten eine Abweichung

** .1 Für Offshore-Versorger von nicht mehr als 100 m Länge (*L*) die *Richtlinien von 2006 für den Entwurf und den Bau von Offshore-Versorgern* (EntschlieÙung MSC.235(82), in der durch die EntschlieÙung MSC.335(90) geänderten Fassung);

.2 Für Spezialschiffe, der *Code über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008* (EntschlieÙung MSC.266(84), in ihrer geänderten Fassung).“

beim Wert der Wasserverdrängung des leeren Schiffes von mehr als 1 vom Hundert bei einem Schiff mit einer Länge von 160 m oder mehr, eine Abweichung von mehr als 2 vom Hundert bei einem Schiff mit einer Länge von 50 m oder weniger und bei dazwischen liegenden Längenwerten eine mittels linearer Interpolation zu bestimmende Abweichung gleicher Größenordnung oder aber eine Abweichung vom Längsschwerpunkt des leeren Schiffes von mehr als 0,5 vom Hundert des Wertes von L festgestellt, so ist mit dem Schiff ein Krängungsversuch durchzuführen.“

13 Der bisherige Absatz 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 In regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren ist bei allen Fahrgastschiffen eine Besichtigung des leeren Schiffes durchzuführen, damit mögliche Veränderungen hinsichtlich der Wasserverdrängung des leeren Schiffes und des Längsschwerpunktes festgestellt werden können. Ein erneuter Krängungsversuch ist immer dann durchzuführen, wenn festgestellt oder erwartet wird, dass im Vergleich zu den zugelassenen Stabilitätsunterlagen eine Abweichung hinsichtlich der Wasserverdrängung des leeren Schiffes von mehr als 2 vom Hundert oder eine Abweichung hinsichtlich des Längsschwerpunktes von mehr als 1 vom Hundert des Wertes von L vorliegt.“

Regel 5-1 – Stabilitätsunterlagen für den Kapitän

14 Die bisherige Fußnote zur Überschrift der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„* Es wird auch auf die Richtlinien für die Erstellung von Intakstabilitätsunterlagen (MSC/Rundschreiben 456) und die Überarbeiteten Hinweise für den Schiffsführer zur Vermeidung von gefährlichen Situationen unter ungünstigen Wetterverhältnissen und Wetterbedingungen auf See (MSC.1/Rundschreiben 1228) verwiesen.“

15 Die bisherige Regel 5-1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Dem Kapitän sind die erforderlichen, von der Verwaltung für ausreichend erachteten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit er sich auf schnelle und einfache Weise ein genaues Bild von der Stabilität des Schiffes unter den verschiedenen Betriebsbedingungen machen kann. Eine Zweitausfertigung der Stabilitätsunterlagen ist der Verwaltung zuzuleiten.“

16 Der bisherige Absatz 2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Kurven oder Tabellen der metazentrischen Mindestwerte im Betrieb (GM) und des höchstzulässigen Trimms, bezogen auf den Tiefgang, die die Übereinstimmung mit den Intakt- und Leckstabilitätsvorschriften gegebenenfalls sicherstellen, oder aber entsprechende Kurven oder Tabellen der größten zulässigen Schwerpunktabstände (KG) oder des höchstzulässigen Trimms, bezogen auf den Tiefgang, oder einen gleichwertigen Ersatz einer dieser Kurven oder Tabellen,“

17 Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Die in Regel 5-1.2 vorgeschriebenen Intakt- und Leckstabilitätsunterlagen sind als konsolidierte Daten vorzulegen und müssen die gesamte betriebsbedingte Bandbreite von Tiefgang und Trimmelage umfassen. In allen Stabilitätsunterlagen, die zur Verwendung an Bord vorgesehen sind, sind dieselben Trimmwerte zu verwenden. Angaben, die nicht zur Bestimmung der Stabilitäts- und Trimmgrenzen

benötigt werden, sollen nicht in die Unterlagen aufgenommen werden.

4 Wird die Leckstabilität nach den Regeln 6 bis 7-3 und gegebenenfalls den Regeln 8 und 9.8 berechnet, so ist durch lineare Interpolation zwischen den für die drei Tiefgänge d_s , d_p und d_l angenommenen GM -Mindestwerten eine Grenzkurve für die Leckstabilität zu bestimmen. Werden zusätzliche Unterteilungsgrade für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, so ist eine einzelne Hüllkurve auf der Grundlage der Mindestwerte, die diese Berechnungen ergeben haben, vorzulegen. Ist beabsichtigt, Kurven der zulässigen KG -Höchstwerte zu erstellen, so ist sicherzustellen, dass die sich ergebenden Kurven der KG -Höchstwerte einer linearen Variation von GM entsprechen.

5 Anstelle einer einzelnen Hüllkurve können bei allen Trimmlagen, die für die einzelnen Unterteilungstiefgänge angenommen werden, die Berechnungen für zusätzliche Trimmlagen mit einem gemeinsamen GM -Wert durchgeführt werden. Die niedrigsten Werte jedes Teil-Unterteilungsgrads A_s , A_p und A_l für diese Trimmlagen sind dann bei der Addition des erreichten Unterteilungsgrads A nach Regel 7.1 zu verwenden. Das Ergebnis ist eine GM -Grenzkurve auf der Grundlage des für die einzelnen Tiefgänge verwendeten GM -Wertes. Es ist ein Trimmgrenzwertdiagramm zu erstellen, das die angenommenen Trimmlagen zeigt.“

18 Der bisherige Absatz 5 wird entsprechend unnummeriert und erhält folgenden Wortlaut:

„6 Werden keine Kurven oder Tabellen mit der Darstellung der Mindestwerte der metazentrischen Höhe des Schiffes im Betrieb (GM) oder mit dem zulässigen KG -Höchstwert über dem dazugehörigen Tiefgang bereitgestellt werden, so muss der Kapitän sicherstellen, dass der Betriebszustand des Schiffes nicht von den genehmigten Beladungszuständen abweicht oder durch Berechnungen überprüfen, ob die Stabilitätsvorschriften beim vorliegenden Beladungsfall erfüllt sind.“

Regel 6 – Vorgeschriebener Unterteilungsgrad R

19 Der bisherige Einleitungssatz in Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Bei Schiffen, für welche die Leckstabilitätsvorschriften dieses Teils gelten, wird das herzustellende Ausmaß der Unterteilung wie folgt durch den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R bestimmt:“

20 Der bisherige Einleitungssatz in Absatz 2.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 bei Frachtschiffen mit einer Länge (L_s) zwischen 80 m und 100 m durch die Formel:“

21 Der Wortlaut im bisherigen Absatz 2.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.3 bei Fahrgastschiffen durch die Formel:

Personen an Bord	R
$N < 400$	$R = 0,722$
$400 \leq N \leq 1350$	$R = N / 7580 + 0,66923$
$1350 < N \leq 6000$	$R = 0,0369 \times \ln(N + 89,048) + 0,579$
$N > 6000$	$R = 1 - (852,5 + 0,03875 \times N) / (N + 5000)$

wobei gilt:

N = Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.“

22 Der bisherige Absatz 2.4 wird gestrichen.

Regel 7 – Erreichter Unterteilungsgrad A

23 Der erste Satz des bisherigen Absatzes 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Ein erreichter Unterteilungsgrad A ergibt sich aus der Addition der Teil-Unterteilungsgrade A_s , A_p und A_l mit der angegebenen Gewichtung, die für die Tiefgänge d_s , d_p und d_l nach der Begriffsbestimmung in Regel 2 errechnet worden sind, gemäß der nachstehenden Formel:“

24 Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Die Berechnung von A ist zumindest bei ebener Trimmlage beim größten Unterteilungstiefgang d_s und beim Unterteilungstiefgang in teilweise beladenem Zustand d_p durchzuführen. Beim Tiefgang im leichtesten Zustand des im Dienst befindlichen Schiffes d_l kann von der geschätzten Trimmlage des im Dienst befindlichen Schiffes ausgegangen werden. Liegt bei irgendeinem erwarteten Betriebszustand im Tiefgangsbereich von d_s bis d_l die Abweichung der tatsächlichen von den berechneten Trimmlagen bei mehr als 0,5 vom Hundert des Wertes L , so sind eine oder mehrere zusätzliche Berechnungen des Wertes A unter der Annahme derselben Tiefgänge, jedoch mit einer ausreichenden Anzahl von Trimmlagen vorzunehmen, um sicherzustellen, dass für alle vorgesehenen Betriebszustände die Abweichung der tatsächlichen von der für eine Berechnung verwendeten Referenz-Trimmlage nicht größer als 0,5 vom Hundert des Wertes L ist. Jede zusätzliche Berechnung von A muss Regel 6.1 entsprechen.

3 Zur Bestimmung der aufrichtenden Hebelarme (GZ) der Reststabilitätskurve in den Zwischenstadien der Flutung und dem Flutungsstadium bei Erreichen der End-Gleichgewichtsschwimmlage soll für die Wasserverdrängung der Wert für das Schiff im unbeschädigten Zustand benutzt werden. Alle Berechnungen sollen bei einem Schiff in freier Trimmlage durchgeführt werden.

Regel 7-1 – Berechnung des Faktors p_i

25 Im bisherigen Absatz 1 wird der Wortlaut der Bezeichnung für den mittleren Querabstand b durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„ b = der in Höhe des größten Unterteilungstiefgangs im rechten Winkel zur Mittellinie gemessene und in Meter ausgedrückte mittlere Querabstand zwischen der Außenhaut und einer angenommenen senkrechten Fläche zwischen den für die Berechnung des Faktors p_i benutzten Längenbegrenzungen; diese Fläche verläuft tangential zu oder fällt zusammen mit dem am weitesten außen gelegenen Teil des betreffenden Längsschotts insgesamt oder einem Stück dieses Teils. Diese senkrechte Fläche muss so ausgerichtet sein, dass der mittlere Querabstand zur Außenhaut möglichst groß ist, jedoch nicht mehr als doppelt so groß wie der geringste Abstand zwischen der Fläche und der Außenhaut. Liegt der obere Teil eines Längsschotts unterhalb des größten Unterteilungstiefgangs, so ist von der Annahme auszugehen, dass sich die für die Berechnung des Parameters b benutzte senkrechte Fläche nach oben bis zur Höhe der obersten Unterteilungswasserlinie erstreckt. In keinem Fall darf der Wert des Parameters b größer sein als der Wert von $B/2$.“

Regel 7-2 – Berechnung des Faktors s_i

26 Die bisherigen Absätze 2 bis 4.1.2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Bei Fahrgastschiffen und Frachtschiffen, die mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, wird der Faktor $s_{\text{intermediate},i}$ als geringster aller s-Faktoren angesetzt, die für die verschiedenen Flutungsstadien ermittelt worden sind, einschließlich des Stadiums unmittelbar vor dem Ausgleich des Wasserstands (sofern es überhaupt dazu kommt); berechnet wird dieser Faktor wie folgt:

$$s_{\text{intermediate},i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{0,05} \cdot \frac{\text{Umfang}}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

wobei der Wert für GZ_{max} nicht mit mehr als 0,05 m und der Wert für *Umfang* nicht mit mehr als 7 Grad angesetzt werden darf. Der Faktor $s_{\text{intermediate},i}$ ist gleich 0, wenn der Zwischen-Krängungswinkel im Verlauf der Flutung 15 Grad bei Fahrgastschiffen und 30 Grad bei Frachtschiffen überschreitet.

Bei Frachtschiffen, die nicht mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, wird der Faktor $s_{\text{intermediate},i}$ mit dem Wert 1 angesetzt, es sei denn, die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die Stabilität während der Zwischenzustände der Flutung möglicherweise unzureichend ist; in diesem Fall soll sie diesbezüglich weitere Untersuchungen verlangen.

Bei Fahrgast- und Frachtschiffen, die mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, darf der Zeitbedarf für den Wasserstandsausgleich 10 Minuten nicht überschreiten.

3 Der Faktor $s_{\text{final},i}$ wird aus folgender Formel ermittelt:

$$s_{\text{final},i} = K \times \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{TGZ_{\text{max}}} \times \frac{\text{Umfang}}{T\text{Umfang}} \right]^{\frac{1}{4}}$$

wobei gilt:

der Wert für GZ_{max} darf nicht mit mehr als dem Wert für TGZ_{max} angesetzt werden;

der Wert für den Umfang darf nicht mit mehr als dem Wert für $T\text{Umfang}$ angesetzt werden;

$TGZ_{\text{max}} = 0,20$ m, im Fall von Ro-Ro-Fahrgastschiffen bei jedem Schadensfall, der einen Ro-Ro-Raum betrifft;

$TGZ_{\text{max}} = 0,12$ m, in allen sonstigen Fällen;

$T\text{Umfang} = 20^\circ$, im Fall von Ro-Ro-Fahrgastschiffen bei jedem

Schadensfall, der einen Ro-Ro-Raum betrifft;

T Umfang = 16°, in allen sonstigen Fällen;

$K = 1$, falls $\theta_e \leq \theta_{\min}$

$K = 0$, falls $\theta_e \geq \theta_{\max}$

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{\max} - \theta_e}{\theta_{\max} - \theta_{\min}}}, \text{ in allen sonstigen Fällen}$$

dabei ist

der Wert für θ_{\min} bei Fahrgastschiffen 7 Grad und bei Frachtschiffen 25 Grad und

der Wert für θ_{\max} bei Fahrgastschiffen 15 Grad und bei Frachtschiffen 22 Grad

4

$$S_{\text{mom},i} = \frac{(GZ_{\max} - 0,04) \cdot \text{Wasserverdrängung}}{M_{\text{Krängung}}} \text{ st}$$

$$s_{\text{mom},i} = \frac{(GZ_{\max} - 0,04) \cdot \text{Wasserverdrängung}}{M_{\text{Krängung}}}$$

wobei

der Ausdruck „Wasserverdrängung“ die Wasserverdrängung des Schiffes im unbeschädigten Zustand bezeichnet, wenn es bis zum jeweiligen Tiefgang (d_s , d_p oder d) eingetaucht ist;

der Ausdruck $M_{\text{Krängung}}$ das nach Absatz 4.1 berechnete maximale angenommene Krangungsmoment bezeichnet und Folgendes gilt:

$$S_{\text{mom},i} \leq 1.$$

4.1 Das Krangungsmoment $M_{\text{Krängung}}$ ist wie folgt zu berechnen:

$M_{\text{Krängung}}$ = der größte aus den drei Werten $M_{\text{Fahrgäste}}$ oder M_{Wind} oder $M_{\text{Überlebensfahrzeuge}}$

4.1.1 $M_{\text{Fahrgäste}}$ ist das größte angenommene Krangungsmoment, das sich aus der Bewegung von Fahrgästen ergibt, und ist wie folgt zu ermitteln:

$$M_{\text{Fahrgäste}} = (0,075 \times N_p) \times (0,45 \times B) \text{ (tm)}$$

wobei

N_p die größte Anzahl an Fahrgästen ist, die in dem Betriebszustand des Schiffes an Bord zugelassen sind, der dem hier berücksichtigten größten Unterteilungstiefgang entspricht, sowie

B die Breite des Schiffes nach Regel 2.8 ist.

Das Krängungsmoment kann wahlweise auch unter der Annahme berechnet werden, dass die Fahrgäste mit einer Dichte von 4 Personen je Quadratmeter auf den verfügbaren Decksflächen auf einer Schiffsseite, auf denen sich auch die Sammelplätze befinden, so verteilt sind, dass sie das ungünstigste Krängungsmoment erzeugen. Dabei ist ein Körpergewicht von 75 kg je Fahrgast anzusetzen.

4.1.2 M_{Wind} ist das höchste für eine Schadenssituation angenommene Windmoment:

$$M_{\text{Wind}} = (P \times A \times Z) / 9806 \text{ (tm)}$$

dabei ist

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = die projizierte Seitenfläche über der Wasserlinie;

Z = der Abstand vom Mittelpunkt der projizierten Seitenfläche über der Wasserlinie bis zu einer Linie in Höhe von $T/2$;

T = der jeweilige Tiefgang (d_s , d_p oder d_l).“

27 Der bisherige Absatz 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 Eine unsymmetrische Flutung ist durch geeignete Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ist es notwendig, große Krängungswinkel auszugleichen, so müssen die Vorkehrungen soweit durchführbar selbsttätig wirken; etwaige Steuerungen für Vorrichtungen zum Ausgleich des Wasserstands müssen jedoch stets von oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freibordeckes bei Frachtschiffen aus bedient werden können. Diese Vorrichtungen zusammen mit ihren Steuerungen müssen für die Verwaltung annehmbar sein.“ Dem Kapitän des Schiffes sind geeignete Unterlagen über den Gebrauch solcher Vorrichtungen zur Verfügung zu stellen.

28 Der bisherige Einleitungssatz von Absatz 5.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.2 Der Faktor s_i ist in jenen Fällen mit Null anzusetzen, in denen die Endschwimmlage unter Berücksichtigung von Tauchung, Krängung und Trimm“

29 Der bisherige Absatz 5.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

* Es wird auf die *Überarbeitete Empfehlung für ein Standardverfahren zur Bewertung von Querflutungseinrichtungen* in der jeweils geltenden Fassung verwiesen, die von der Organisation mit *Entschließung MSC.362(92) angenommen wurde.*“

„5.3 Der Faktor s_i ist mit Null anzusetzen, wenn unter Berücksichtigung von Tauchung, Krängung und Trimm in einem Zwischenzustand der Flutung oder im Endstadium der Flutung eine der nachstehend beschriebenen Bedingungen eintritt:

- .1 die Überflutung einer senkrecht angeordneten Notausstiegsluke auf dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und dem Freiborddeck bei Frachtschiffen, die im Sinne der Einhaltung des Kapitels II-2 eingebaut ist;
- .2 die Unerreichbarkeit oder Unbedienbarkeit von oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen angeordneten Bedienungsvorrichtungen für wasserdichte Türen, für Vorrichtungen zum Ausgleich des Wasserstands und für Ventile von Rohrleitungen oder Lüftungsschächten, die dafür vorgesehen sind, die Dichtheit wasserdichter Schotte aufrechtzuerhalten,
- .3 die Überflutung eines Teiles von Rohrleitungen oder Lüftungsschächten innerhalb der angenommenen Schadensausdehnung, die durch eine wasserdichte Begrenzung in einer Abteilung geführt sind, falls dies zu einer fortschreitenden Flutung von Abteilungen führt, bei denen unterstellt wird, dass sie nicht geflutet sind.“

30 Der bisherige Absatz 5.5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.5 Außer in dem in Absatz 5.3.1 geregelten Fall brauchen Öffnungen nicht berücksichtigt zu werden, die durch wasserdichte Mannlochdeckel und Sturmblenden, fernbediente wasserdichte Schiebetüren, Schiffsfenster vom nicht zu öffnenden Typ sowie wasserdichte Zugangstüren und wasserdichte Lukendeckel verschlossen sind und für die vorgeschrieben ist, dass sie auf See geschlossen bleiben.“

Regel 8 – Besondere Vorschriften zur Stabilität von Fahrgastschiffen

31 Die bisherigen Absätze 1 und 2 sowie der Einleitungssatz in Absatz 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von 400 oder mehr Personen vorgesehen sind, müssen hinter dem Kollisionsschott wasserdichte Unterteilungen in der Weise haben, dass für eine Beschädigung, die sich auf alle Abteilungen innerhalb eines Abstands von 0,08 L (gemessen vom vorderen Lot) erstreckt, für die drei Beladungszustände, die für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrads A herangezogen werden, der Faktor $s_i = 1$ ist. Wird der erreichte Unterteilungsgrad A für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, muss diese Vorschrift auch für diese Beladungszustände erfüllt werden.

2 Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von 36 oder mehr Personen vorgesehen sind, müssen bei einem Schaden entlang der seitlichen Außenhaut bis zu der in Absatz 3 genannten Größe schwimmfähig bleiben. Um diese Regel einzuhalten, muss nachgewiesen werden, dass der Faktor s_i im Sinne der Regel 7-2 für die drei Beladungszustände, die für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrads A herangezogen werden, mindestens 0,9 beträgt. Wird der erreichte Unterteilungsgrad A für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, muss diese Vorschrift auch für diese Beladungszustände erfüllt werden.

3 Die Schadensausdehnung, die beim Nachweis der Erfüllung des Absatzes 2 anzunehmen ist, hängt sowohl von der Gesamtzahl der beförderten Personen als auch von der Größe L ab; demgemäß gilt Folgendes:

32 Der bisherige Absatz 3.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 ist die Beförderung von 400 oder mehr Personen vorgesehen, so ist eine Längsausdehnung des Schadens von $0,03 L$, mindestens jedoch von 3 m, an einer beliebigen Stelle entlang der seitlichen Außenhaut anzunehmen, und zwar bei einer Eindringtiefe von $0,1 B$, mindestens jedoch von 0,75 m, gemessen in Höhe des größten Unterteilungstiefgangs von der Seite des Schiffes aus im rechten Winkel zur Mittellinie nach innen;“

33 Der bisherige Absatz 3.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 bei Beförderung von 36 Personen ist eine Längsausdehnung des Schadens von $0,015 L$, mindestens jedoch von 3 m, anzunehmen, und zwar bei einer Eindringtiefe von $0,05 B$, mindestens jedoch von 0,75 m;“

Regel 8-1 – Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintritt auf einem Fahrgastschiff

2 Verfügbarkeit wichtiger Systeme bei einem Schaden durch Wassereintritt

Der bisherige Wortlaut wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Ein Fahrgastschiff muss so entworfen sein, dass die in Regel II-2/21.4 aufgeführten Systeme betriebsfähig bleiben, wenn eine beliebige einzelne wasserdichte Abteilung des Schiffes geflutet ist.“

3 Betriebsinformationen nach einem Wassereintritt

35 Der bisherige Einleitungssatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Zur Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän zum Zweck der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereintritt müssen Fahrgastschiffe über“

36 Die bisherige Fußnote zu der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„* Es wird auf die Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp (MSC.1/Rundschreiben 1400) sowie die Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen (MSC.1/Rundschreiben 1532) verwiesen.“

Teil B-2 Unterteilung, Wasserdichtigkeit und Wetterdichtigkeit

Regel 9 – Doppelböden auf Fahrgastschiffen und auf anderen Frachtschiffen als Tankschiffen

37 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Lenzbrunnen im Doppelboden in Verbindung mit Lenzeinrichtungen dürfen sich nicht weiter als notwendig nach unten erstrecken. Der senkrechte Abstand vom Boden eines solchen Brunnens zu einer Ebene, die mit der Kiellinie zusammenfällt, darf nicht geringer als $h/2$ oder 500 mm sein, je nachdem, welcher Wert größer ist, oder die Einhaltung des Absatzes 8 muss für den betreffenden Teil des Schiffes nachgewiesen werden.

3.2 Andere Brunnen (zum Beispiel für Schmieröl unter den Hauptmaschinen) können von der Verwaltung erlaubt werden, wenn nach ihrer Überzeugung die Anordnung den gleichen Schutz bietet, wie er durch einen dieser Regel entsprechenden Doppelboden gegeben wäre.

3.2.1 Bei Frachtschiffen mit einer Länge von 80 m und darüber oder bei Fahrgastschiffen ist der Nachweis über einen gleichwertigen Schutz dadurch zu erbringen, dass gezeigt wird, dass das Schiff einer Bodenbeschädigung nach Absatz 8 standhalten kann. Alternativ dürfen sich Brunnen für Schmieröl unter den Hauptmaschinen bis in den Doppelboden unter der durch den Abstand h bestimmten Grenzlinie erstrecken, sofern der senkrechte Abstand vom Boden des Brunnens zu einer Ebene, die mit der Kiellinie zusammenfällt, nicht geringer als $h/2$ oder 500 mm ist, je nachdem, welcher Wert größer ist.

3.2.2 Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m müssen die Einrichtungen ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung als ausreichend erachtet wird.“

38 Die bisherigen Absätze 6 bis 8 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6 Jeder Teil eines Frachtschiffs mit einer Länge von 80 m und darüber oder eines Fahrgastschiffs, der in Übereinstimmung mit Absatz 1, 4 oder 5 nicht mit einem Doppelboden nach Absatz 2 versehen ist, muss einer Bodenbeschädigung nach Absatz 8 in dem betreffenden Teil des Schiffes standhalten können. Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m müssen die alternativen Anordnungen ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung als ausreichend erachtet wird.“

7 Im Fall einer ungewöhnlichen Anordnung des Schiffsbodens bei einem Frachtschiff mit einer Länge von 80 m und darüber oder bei einem Fahrgastschiff ist der Nachweis zu führen, dass das Schiff bei einer Bodenbeschädigung nach Absatz 8 schwimmfähig bleibt. Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m müssen die alternativen Anordnungen ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung als ausreichend erachtet wird.“

8 Um Absatz 3.1, 3.2.1, 6 oder 7 einzuhalten, muss nachgewiesen werden, dass der nach Regel 7-2 berechnete Faktor s_i für alle Betriebszustände des Schiffes unter der Annahme einer Bodenbeschädigung mit einer Schadensausdehnung nach Unterabsatz .2 an einer beliebigen Stelle im betroffenen Teil des Schiffes mindestens 1 beträgt:

.1 Durch eine Überflutung dieser Räume dürfen die Notstromversorgung, die Notbeleuchtung, die bordinterne Nachrichtenübermittlung, die Signalgebung sowie sonstige Notfallvorrichtungen und -einrichtungen in anderen Teilen des Schiffes nicht außer Betrieb gesetzt werden.

.2 Es ist nachstehende Schadensausdehnung anzunehmen:

	im Bereich bis 0,3 L vom vorderen Lot aus	für jeden anderen Teil des Schiffes
Längsausdehnung	$1/3 L^{2/3}$ oder 14,50 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist	$1/3 L^{2/3}$ oder 14,50 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist
Querausdehnung	$B/6$ oder 10 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist	$B/6$ oder 5 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist
senkrechte Ausdehnung, von der Kiellinie aus	$B/20$ darf nicht mit weniger als 0,76 m und nicht mit mehr als 2 m angesetzt werden.	$B/20$ darf nicht mit weniger als 0,76 m und nicht mit mehr als 2 m angesetzt werden.

- .3 Würde eine Beschädigung geringeren Umfangs als die größte Schadensausdehnung nach Unterabsatz .2 schwerere Folgen nach sich ziehen, so ist diese Schadensausdehnung zugrunde zu legen.“

Regel 10 – Bauart wasserdichter Schotte

39 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Wasserdichte Längs- und Querschotte müssen mit solchen Abmessungen gebaut sein, wie sie in Regel 2.17 beschrieben sind. In jedem Fall müssen wasserdichte Schotte mindestens den Druck aushalten können, der einer bis zur Höhe des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und des Freiborddecks bei Frachtschiffen reichenden Wassersäule entspricht.“

Regel 12 – Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnels und so weiter

40 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Es muss ein Kollisionsschott vorhanden sein, das wasserdicht bis zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und zum Freiborddeck bei Frachtschiffen hochgeführt ist. Dieses Schott muss in einem Abstand von mindestens 0,05 L oder 10 m, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, und, sofern die Verwaltung nichts anderes zulässt, von höchstens 0,08 L oder (0,05 L + 3 m), je nachdem, welcher Wert größer ist, vom vorderen Lot angeordnet sein.

2 Das Schiff muss so entworfen sein, dass der nach Regel 7-2 berechnete Faktor s , im Beladungszustand mit dem größten Unterteilungstiefgang, bei ebener Trimmlage beziehungsweise bei jedem Beladungszustand mit vorderer Trimmlage mindestens 1 beträgt, wenn irgendein Teil des Schiffs vor dem Kollisionsschott ohne senkrechte Begrenzung geflutet wird.“

41 Die bisherigen Absätze 2 bis 10 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Erstreckt sich irgendein Teil des Schiffes unterhalb der Wasserlinie vor das vordere Lot, zum Beispiel ein Wulstbug, so werden die in Absatz 1 vorgesehenen Abstände von einem Punkt

.1 auf halber Länge dieser Strecke,

.2 in einer Entfernung von 0,015 L vor dem vorderen Lot oder

.3 in einer Entfernung von 3 m vor dem vorderen Lot aus

gemessen, je nachdem, was den niedrigsten Wert ergibt.

4 Das Schott kann mit Stufen oder Nischen versehen sein, sofern sie sich innerhalb der in Absatz 1 oder 3 vorgeschriebenen Grenzen befinden.

5 Im Kollisionsschott dürfen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen keine Türen, Mannlöcher, Zugangsöffnungen, Lüftungsschächte oder sonstigen Öffnungen angeordnet sein.

6.1 Außer in dem in Absatz 6.2 geregelten Fall darf das Kollisionsschott unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen durch höchstens eine Rohrleitung zum Fluten und Lenzen der Vorpiek durchbrochen werden, vorausgesetzt, diese Leitung ist mit einem Absperrventil versehen, das von oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und von oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen aus bedient werden kann, und das Ventil ist innerhalb der Vorpiek am Kollisionsschott angebracht. Die Verwaltung kann jedoch die Anordnung dieses Ventils an der Rückseite des Kollisionsschotts genehmigen, wenn das Ventil in allen Betriebszuständen leicht zugänglich ist und der Raum, in dem es sich befindet, kein Laderaum ist. Bei Frachtschiffen kann die Leitung auch mit einer Absperrklappe versehen sein, die in einem Sitz oder mit Flanschen in geeigneter Weise gehalten ist und von oberhalb des Freiborddecks aus bedient werden kann. Alle Ventile müssen aus Stahl, Bronze oder einem anderen zugelassenen zähen Werkstoff bestehen. Ventile aus gewöhnlichem Gusseisen oder ähnlichem Werkstoff sind nicht zulässig.

6.2 Ist die Vorpiek unterteilt, um zwei verschiedene Arten von Flüssigkeiten aufzunehmen, so kann die Verwaltung gestatten, dass das Kollisionsschott unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen durch zwei Rohrleitungen durchbrochen wird, von denen jede nach Maßgabe des Absatzes 6.1 eingebaut sein muss, vorausgesetzt, die Verwaltung ist davon überzeugt, dass es für den Einbau dieser zweiten Rohrleitung keine brauchbare Ersatzlösung gibt und dass unter Berücksichtigung der zusätzlichen Unterteilung in der Vorpiek die Sicherheit des Schiffes erhalten bleibt.

7 Ist ein langer vorderer Aufbau vorhanden, so ist das Kollisionsschott bis zum nächsten Deck über dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und über dem Freiborddeck bei Frachtschiffen wetterdicht hochzuführen. Diese Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schott zu liegen, sofern alle Teile der Hochführung einschließlich etwaiger an dieser befestigter Rampenteile, abgesehen von dem in Absatz 8 vorgesehenen Fall, innerhalb der in Absatz 1 oder 3 vorgeschriebenen Grenzen liegen und der Teil des Decks, der die Stufe bildet, wirksam wetterdicht ausgeführt ist. Die Hochführung muss so ausgeführt sein, dass die Möglichkeit ihrer Beschädigung durch die Bugtür oder Rampe, sofern vorhanden, im Fall eines Bugtürschadens oder Verlustes der Bugtür oder eines Schadens an einem Rampenteil oder Verlustes eines Rampenteils ausgeschlossen ist.

8 Sind Bugtüren vorhanden und bildet eine geneigte Laderampe einen Teil der Hochführung des Kollisionsschotts oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen, so muss diese Rampe auf ihrer gesamten Länge wetterdicht ausgeführt sein. Auf Frachtschiffen kann sich der Teil der Rampe, der mehr als 2,30 m oberhalb des Freiborddecks gelegen ist, vor die in Absatz 1 oder 3 festgelegten Grenzen erstrecken. Rampen,

die nicht den vorstehenden Vorschriften entsprechen, gelten nicht als Hochführung des Kollisionsschotts.

9 Die Anzahl der Öffnungen in der Hochführung des Kollisionsschotts oberhalb des Freiborddecks muss so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der normale Betrieb des Schiffes zulassen. Alle diese Öffnungen müssen wetterdicht verschließbar sein.

10 Es müssen Schotte, die Maschinenräume von Lade- und Unterkunftsräumen vorn und hinten trennen, vorhanden und bis zur Höhe des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und des Freiborddecks bei Frachtschiffen wasserdicht ausgeführt sein. Darüber hinaus ist ein Hinterpiekschott einzuziehen und bis zur Höhe des Schottendecks oder des Freiborddecks wasserdicht auszuführen. Das Hinterpiekschott kann jedoch unterhalb des Schottendecks oder des Freiborddecks gestuft sein, wenn der Sicherheitsgrad der Unterteilung des Schiffes hierdurch nicht verringert wird.

11 Stevenrohre müssen in jedem Fall in wasserdichten Räumen von beschränkter Größe liegen. Auf Fahrgastschiffen muss die Wellenstopfbuchse in einem wasserdichten Wellentunnel oder in einem sonstigen von der Stevenrohrabteilung getrennten wasserdichten Raum von solcher Größe liegen, dass das Schottendeck bei einem Leck durch die Wellenstopfbuchse nicht überflutet wird. Auf Frachtschiffen können nach dem Ermessen der Verwaltung andere Maßnahmen getroffen werden, um die Gefahr des Eindringens von Wasser in das Schiff bei einer Beschädigung der Stevenrohrereinrichtung auf ein Mindestmaß zu beschränken.“

Regel 13 – Öffnungen in wasserdichten Schotten unterhalb des Schottendecks auf Fahrgastschiffen

42 Der bisherige Absatz 11.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„11.1 Werden Schachtdurchführungen oder Tunnel für den Zugang von Mannschaftsräumen zu den Maschinenräumen, für Rohrleitungen oder zu irgendeinem anderen Zweck durch wasserdichte Schotte geführt, so müssen sie wasserdicht und nach Maßgabe der Regel 16-1 ausgeführt sein. An mindestens einem Ende dieser Tunnel oder Schachtdurchführungen muss sich, falls sie auf See als Gänge benutzt werden, ein wasserdichter Schacht befinden, der so weit hinaufgeführt ist, dass eine Einsteigmöglichkeit von oberhalb des Schottendecks aus besteht. Der Zugang zum anderen Ende der Schachtdurchführung oder des Tunnels kann durch eine wasserdichte Tür eines Typs gehen, wie er für diese Stelle des Schiffes vorgeschrieben ist. Solche Schachtdurchführungen oder Tunnels dürfen nicht durch das erste Querschott hinter dem Kollisionsschott gehen.“

Regel 15 – Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks von Fahrgastschiffen sowie unterhalb des Freiborddecks von Frachtschiffen

43 Die bisherigen Absätze 4 und 5.1 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Für alle runden Schiffsfenster sind wirksame fest angebrachte Innenblenden so vorzusehen, dass sie leicht und sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden können; jedoch dürfen die Blenden in einem Abstand von einem Achtel der Schiffslänge hinter dem vorderen Lot und oberhalb einer gedachten an Seite Schiff parallel zum Schottendeck gezogenen Linie, deren unterster Punkt 3,70 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über dem größten Unterteilungstiefgang liegt, in Fahrgasträumen losnehmbar sein, sofern sie nicht

aufgrund des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens fest an den Fenstern angebracht sein müssen. Diese losnehmbaren Blenden müssen in der Nähe der Fenster untergebracht werden, für die sie vorgesehen sind.

5.1 In Räumen, die ausschließlich der Beförderung von Ladung dienen, dürfen runde Schiffsfenster nicht angebracht werden.“

44 Der bisherige Absatz 8.2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8.2.1 Vorbehaltlich der Vorschriften des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens und unbeschadet des Absatzes 8.3 muss jeder durch die Außenhaut geführte Ausguss von Räumen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen entweder mit einem selbsttätigen Rückschlagventil, das von oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und von oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen aus sicher geschlossen werden kann, oder mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine sichere Schließvorrichtung versehen sein, wobei das innere Ventil über dem größten Unterteilungstiefgang liegen und während des Betriebs zwecks Nachprüfung stets zugänglich sein muss. Ist ein Ventil mit einer sicheren Schließvorrichtung vorhanden, so muss die Bedienungsstelle oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen stets leicht zugänglich sein; es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist.“

45 Der bisherige Absatz 8.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8.4 Bewegliche Teile, die unterhalb des größten Unterteilungstiefgangs durch die Außenhaut geführt sind, müssen von einer für die Verwaltung annehmbaren wasserdichten Bauart sein. Der innenbords befindliche Rohrdeckel muss in einem wasserdichten Raum angeordnet sein, der einen solchen Rauminhalt hat, dass das Schottendeck bei Fahrgastschiffen und das Freiborddeck bei Frachtschiffen nicht eintaucht, falls er geflutet ist.

Die Verwaltung kann vorschreiben, dass durch eine Überflutung einer solchen Abteilung die Notstromversorgung, die Notbeleuchtung, die bordinterne Nachrichtenübermittlung, die Signalgebung oder sonstige Notfallvorrichtungen und -einrichtungen in anderen Teilen des Schiffes nicht außer Betrieb gesetzt werden dürfen.“

Regel 16 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Türen, runder Schiffsfenster und so weiter

46 Die bisherige Überschrift der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 16 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Verschlussvorrichtungen“

47 Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1.1 Konstruktion, Werkstoff und Bauart aller in diesen Regeln erwähnten wasserdichten Verschlussvorrichtungen, wie Türen, Luken, runde Schiffsfenster, Landgangs- und Ladepforten, Ventile, Rohrleitungen sowie Asche- und Abfallschütten, müssen den Anforderungen der Verwaltung genügen.

1.2 Diese Ventile, Türen, Luken und Vorrichtungen müssen in geeigneter Weise gekennzeichnet sein, damit sichergestellt ist, dass sie sachgerecht genutzt

werden können, um größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten.

1.3 Die Rahmen senkrechter wasserdichter Türen dürfen am unteren Rand keine Rillen aufweisen, in denen sich Schmutz festsetzen und das ordnungsgemäße Schließen der Tür verhindern kann.

2 Wasserdichte Türen und Luken sind mit Wasser unter dem Druck zu prüfen, der einer maximalen Wassersäule entspricht, wie sie im Zwischen- oder Endstadium einer Überflutung auf diese Türen drücken könnte. Bei Frachtschiffen, die nicht unter die Leckstabilitätsvorschriften fallen, sind die wasserdichten Türen und Luken unter dem Druck zu prüfen, der einer Wassersäule entspricht, die, gemessen von der Unterkante der Öffnung, einen Meter über das Freiborddeck hinausreicht. Wird die Prüfung einzelner Türen und Luken aufgrund möglicher Schäden an der Verkleidung oder an den Ausrüstungsgegenständen nicht durchgeführt, so kann diese Prüfung durch eine Prototypendruckprüfung aller Typen und Größen von Türen und Luken mit einem Prüfdruck, der mindestens der für die jeweilige Stelle erforderlichen Druckhöhe entspricht, ersetzt werden. Die Prototypenprüfung ist vor dem Einbau der Tür oder Luke durchzuführen. Die Art des Einbaus und das Verfahren zum Einbau der Tür oder Luke an Bord müssen denen bei der Prototypenprüfung entsprechen. Bei dem Einbau an Bord ist an jeder Tür oder Luke der ordnungsgemäße Sitz von Schott, Rahmen und Tür oder Deck, Lukensüll und Luke zu prüfen.“

Regel 16-1 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte und so weiter

48 Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Ist bei Fahrgastschiffen ein durch einen schiffbaulichen Verband verlaufender Lüftungsschacht durch einen wasserdichten Bereich des Schottendecks geführt, so muss der Schacht dem Wasserdruck standhalten können, der bei Annahme des größten Krängungswinkels während der Überflutung nach Regel 7-2 in diesem Schacht auftreten kann.

„3 Ist bei Ro-Ro-Fahrgastschiffen die gesamte Schottendurchführung oder ein Teil davon auf dem Ro-Ro-Hauptdeck, so muss der Schacht dem Wasserschlag des auf dem Ro-Ro-Deck eingeschlossenen Wassers (Schwappen) standhalten können.“

Regel 17 – Wasserdichtigkeit oberhalb des Schottendecks im Innern von Fahrgastschiffen

49 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Lüftungsrohre, die in einem Aufbau enden und nicht mit einer wasserdichten Verschlussvorrichtung versehen sind, sind bei Anwendung der Regel 7-2.6.1.1. als ungeschützte Öffnungen anzusehen.“

Teil B-4 Erhaltung der Stabilität

Regel 19 – Lecksicherungs-Unterlagen

50 Der bisherige Absatz 2 wird gestrichen und die nachfolgenden Absätze werden entsprechend umnummeriert.

51 Nach Regel 19 wird folgende Regel 19-1 eingefügt:

„Regel 19-1 – Lecksicherungsübungen für Fahrgastschiffe

- 1 Diese Regel findet auf vor, am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Fahrgastschiffe Anwendung.
- 2 Eine Lecksicherungsübung ist mindestens alle drei Monate durchzuführen. An diesen Übungen braucht nicht jedes Mal die gesamte Besatzung teilzunehmen, sondern nur die Besatzungsmitglieder mit Verantwortung für die Lecksicherung.
- 3 Die Übungsszenarien für die Lecksicherung sind bei jeder Übung anders zu gestalten, so dass Notfallsituationen für verschiedene Leckszenarien simuliert werden, und, soweit durchführbar, so abzuhalten, als handele es sich tatsächlich um einen Notfall.
- 4 Zu jeder Lecksicherungsübung gehört es,
 - .1 dass Besatzungsmitglieder, die für die Lecksicherung zuständig sind, sich auf den Sammelplätzen melden und auf die in der in Regel III/8 vorgeschriebenen Sicherheitsrolle beschriebenen Aufgaben vorbereiten;
 - .2 die Lecksicherungs-Unterlagen und den Leckstabilitätsrechner an Bord, sofern vorhanden, zur Durchführung von Stabilitätsprüfungen für die simulierten Leckszenarien zu nutzen;
 - .3 die Kommunikationsverbindung zwischen dem Schiff und landseitiger Unterstützung herzustellen, sofern vorhanden;
 - .4 die wasserdichten Türen sowie andere wasserdichte Verschlussvorrichtungen zu bedienen;
 - .5 Fachkenntnisse im Umgang mit dem Überflutungsmeldesystem, sofern vorhanden, gemäß den Aufgaben laut Sicherheitsrolle nachzuweisen;
 - .6 Fachkenntnisse im Umgang mit Gegenflutungs- und Wasserstandsausgleichssystemen, sofern vorhanden, gemäß den Aufgaben laut Sicherheitsrolle nachzuweisen;
 - .7 die Lenzpumpen zu bedienen und die Bilgenwasser-Alarmvorrichtungen sowie die selbsttätigen Anlasssysteme der Lenzpumpen zu überprüfen; und
 - .8 die Schadenbesichtigung und den Gebrauch der Lecksicherungssysteme des Schiffes zu erklären.
- 5 Mindestens eine Lecksicherungsübung pro Jahr muss die Aktivierung der landseitigen Unterstützung beinhalten, sofern diese entsprechend Regel II-1/8-1.3 zur Verfügung steht, um Stabilitätsprüfungen für die simulierten Leckszenarien durchzuführen.
- 6 Jedes Besatzungsmitglied mit zugewiesener Verantwortung für die

Lecksicherung muss vor Beginn der Reise mit seinen Pflichten und den Lecksicherungs-Unterlagen vertraut gemacht werden.

7 Über alle Lecksicherungs-Übungen sind in gleicher Weise Aufzeichnungen zu führen, wie dies für die anderen in Regel III/19.5 genannten Übungen vorgeschrieben ist.“

52 Die bisherige Überschrift und der bisherige Absatz 1 der Regel 20 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 20 – Beladen von Schiffen

1 Nach dem Beladen des Schiffes muss der Kapitän vor dem Auslaufen Trimm und Stabilität des Schiffes bestimmen; er muss sich auch vergewissern und schriftlich festhalten, dass das Schiff sich in aufrechter Position befindet und die Stabilitätskriterien der einschlägigen Regeln erfüllt. Die Bestimmung der Stabilität des Schiffes erfolgt stets durch Berechnung oder durch Sicherstellung, dass das Schiff gemäß einem der vorberechneten Beladungszustände in den zugelassenen Stabilitätsunterlagen beladen wird. Die Verwaltung kann den Einsatz eines elektronischen Beladungs- und Stabilitätsrechners oder eines gleichwertigen Hilfsmittels für diesen Zweck akzeptieren.“

Regel 21 – Regelmäßige Betätigung und Überprüfung der wasserdichten Türen und so weiter auf Fahrgastschiffen

53 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 In jeder Woche sind wasserdichte Türen, die runden Schiffsfenster sowie die Ventile und Verschlussvorrichtungen von Speigatten, Ascheschütten und Abfallschütten Prüfungen durch Betätigung zu unterziehen. Auf Schiffen, deren Reise länger als eine Woche dauert, muss vor Antritt der Reise eine vollständige Reihe von Prüfungen durch Betätigung durchgeführt werden; während der Reise sind im Anschluss mindestens einmal wöchentlich weitere Prüfungen durch Betätigung durchzuführen.

54 Der bisherige Absatz 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Alle nach dieser Regel erforderlichen Prüfungen durch Betätigung und Inspektionen sind in das Schiffstagebuch einzutragen, wobei jeder festgestellte Mangel ausdrücklich zu vermerken ist.“

Regel 22 – Verhütung und Überwachung von Wassereinbrüchen und so weiter

55 Im bisherigen Absatz 1 werden in Satz 1 die Wörter „den Absätzen 3 und 4“ durch „Absatz 3“ ersetzt.

56 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Wasserdichte Türen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen mit einer lichten Öffnungsbreite von mehr als 1,20 m müssen während der Fahrt geschlossen bleiben, ausgenommen für durch die Verwaltung bestimmte begrenzte Zeiträume, in denen sie unbedingt geöffnet sein müssen.“

57 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Eine wasserdichte Tür darf während der Fahrt geöffnet werden, um den Durchgang von Fahrgästen oder der Besatzung zu ermöglichen oder wenn Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Tür ihr Öffnen erfordern. Die Tür muss sofort wieder geschlossen werden, wenn der Durchgang durch die Tür oder die Aufgabe, die ihr Öffnen erfordert hat, abgeschlossen ist. Die Verwaltung erteilt die Erlaubnis dafür, dass eine solche wasserdichte Tür während der Fahrt geöffnet werden darf, nur nach sorgfältiger Prüfung der Auswirkungen auf den Schiffsbetrieb und die Schwimmfähigkeit des Schiffes unter Berücksichtigung der von der Organisation veröffentlichten Leitlinien*. Eine wasserdichte Tür, die während der Fahrt geöffnet werden darf, muss in den Stabilitätsunterlagen des Schiffes deutlich angegeben sein und muss jederzeit sofort geschlossen werden können.

58 Die bisherigen Absätze 4 bis 8 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Losnehmbare Platten an Schotten müssen stets vor Antritt der Reise festgemacht werden und dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit nach dem Ermessen des Kapitäns entfernt werden. Beim Wiedereinsetzen ist die nötige Sorgfalt anzuwenden, damit die Wasserdichtigkeit der Verbindung wiederhergestellt wird. Nach Regel 13.10 in Maschinenräumen gestattete wasserdichte Schiebetüren mit Kraftantrieb müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben; sie dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit nach dem Ermessen des Kapitäns geöffnet werden.

5 In wasserdichte Schotten eingebaute wasserdichte Türen nach Regel 13.9.1, die in Zwischendecks Laderäume unterteilen, müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben. Der Zeitpunkt des Öffnens beziehungsweise der Zeitpunkt des Schließens der Türen sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

6 Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten des Schiffes, die unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen angeordnet sind, müssen vor Antritt der Reise sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben.

7 Folgende Türen, die sich über dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und über dem Freiborddeck bei Frachtschiffen befinden, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und verriegelt werden und müssen geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet:

- .1 Frachtladetüren in der Außenhaut oder in den Begrenzungen geschlossener Aufbauten,
- .2 Bugvisiere an den in Absatz 7.1 bezeichneten Stellen,
- .3 Frachtladetüren im Kollisionsschott und
- .4 wetterdichte Rampen, die eine Alternative zu den in den Absätzen 7.1 bis 7.3 genannten Verschlussvorrichtungen bilden.“

59 Der bisherige Absatz 9 wird in Absatz 8 unnummeriert und die bisherigen Absätze 10 bis 16 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

* Es wird auf die *Überarbeiteten Leitlinien für wasserdichte Türen auf Fahrgastschiffen, die während der Fahrt geöffnet werden dürfen (MSC.1/Circ.1564)* verwiesen.“

„9 Ungeachtet der Absätze 7.1 und 7.4 kann die Verwaltung erlauben, dass bestimmte Türen, falls dies für den Betrieb des Schiffes oder für das An- oder Vonbordgehen der Fahrgäste erforderlich ist, nach Ermessen des Kapitäns geöffnet werden, wenn sich das Schiff an einem sicheren Ankerplatz befindet und sofern die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird.

10 Der Kapitän muss dafür sicherstellen, dass ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in Absatz 7 genannten Türen angewendet wird.

11 Vor Antritt einer Reise muss der Kapitän sicherstellen, dass der Zeitpunkt des Schließens der in Absatz 12 aufgeführten Türen und der Zeitpunkt des Öffnens bestimmter Türen nach Absatz 13 in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch eingetragen werden.

12 Hängetüren, losnehmbare Platten, runde Schiffsfenster, Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten sowie andere Öffnungen, die nach diesen Regeln während der Fahrt geschlossen bleiben müssen, müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden. Der Zeitpunkt des Öffnens und der Zeitpunkt des Schließens der Türen (sofern nach diesen Regeln zulässig) sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

13 Liegt die Unterkante eines der in Absatz 15.3.2 genannten runden Schiffsfenster in einem Zwischendeck tiefer als eine gedachte an Seite Schiff parallel zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und zum Freiborddeck bei Frachtschiffen gezogene Linie, deren tiefster Punkt sich 1,40 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über der Wasserlinie befindet, auf der das Schiff bei Antritt der Reise liegt, so sind alle runden Schiffsfenster in diesem Zwischendeck vor Antritt der Reise wasserdicht zu schließen und zu verriegeln und sie dürfen vor der Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen nicht geöffnet werden. Bei Anwendung dieses Absatzes kann gegebenenfalls der Umstand berücksichtigt werden, dass das Schiff sich in Frischwasser befindet.

- .1 Der Zeitpunkt des Öffnens dieser runden Schiffsfenster im Hafen und der Zeitpunkt ihres Schließens vor Antritt der Reise sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.
- .2 Für jedes Schiff, auf dem ein oder mehrere runde Schiffsfenster so angebracht sind, dass die Vorschriften des Absatzes 13 auf sie Anwendung finden würden, wenn das Schiff bis zum größten Unterteilungstiefgang eingetaucht wäre, kann die Verwaltung den äußersten mittleren Tiefgang angeben, bei dem die Unterkanten dieser Fenster über der gedachten an Seite Schiff parallel zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und zum Freiborddeck bei Frachtschiffen gezogenen Linie liegen, deren tiefster Punkt sich 1,40 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über der dem äußersten mittleren Tiefgang entsprechenden Wasserlinie befindet, und bei dem die Reise daher angetreten werden kann, ohne dass diese Fenster geschlossen und verriegelt zu werden brauchen und bei dem sie in der Verantwortung des Kapitäns während der Fahrt geöffnet werden dürfen. In Tropenzonen im Sinne des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens darf dieser äußerste Tiefgang um 0,30 m vergrößert werden.

14 Runde Schiffsfenster und ihre Seeschlagblenden, die während der Fahrt nicht zugänglich sind, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und gesichert werden.

15 Wird in Räumen nach Regel 15.5.2 Ladung befördert, so müssen die runden Schiffsfenster mit ihren Seeschlagblenden vor Übernahme der Ladung wasserdicht geschlossen und verriegelt werden und der Zeitpunkt des Schließens und der Zeitpunkt des Verriegelns der Schiffsfenster und Seeschlagblenden sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.“

60 Der bisherige Absatz 17 wird in Absatz 16 umnummeriert.

Regel 22-1 – Überflutungsmeldesysteme für Fahrgastschiffe, die 36 oder mehr Personen befördern und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind

61 In Regel 22-1 werden die Wörter „und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind“ am Ende der bisherigen Überschrift gestrichen.

Regel 23 – Besondere Vorschriften für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

62 Der bisherige Wortlaut dieser Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Sonderräume und Ro-Ro-Räume müssen in die Ronden einbezogen oder durch wirksame Einrichtungen wie Fernsehanlagen überwacht werden, so dass während der Fahrt jede Bewegung von Fahrzeugen bei schweren Wetterbedingungen und jeder unbefugte Zutritt von Fahrgästen entdeckt werden kann.

2 Betriebsanleitungen für das Schließen und Sichern aller Außenhauttüren, Ladetüren und anderen Verschlusseinrichtungen, die, falls sie offen gelassen oder nicht ordnungsgemäß gesichert werden, nach Auffassung der Verwaltung zu einer Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Raums führen könnten, müssen an Bord mitgeführt werden und an geeigneter Stelle angebracht sein.

3 Alle Zugänge vom Ro-Ro-Deck und von den Fahrzeugrampen zu Räumen unterhalb des Schottendecks müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen geschlossen bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet.

4 Der Kapitän muss sicherstellen, dass ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in Absatz 3 genannten Zugänge angewendet wird.

5 Vor Antritt der Reise muss der Kapitän sicherstellen, dass entsprechend der Vorschrift nach Regel 22.12 der Zeitpunkt des letzten Schließens der in Absatz 3 genannten Zugänge in das Schiffstagebuch eingetragen wird.

6 Ungeachtet des Absatzes 3 kann die Verwaltung genehmigen, dass einige Zugänge während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffes.

7 Alle Quer- und Längsschotte, die als geeignet gelten, das auf dem Ro-Ro-Deck angesammelte Wasser zurückzuhalten, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und verriegelt sein und geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet.

8 Ungeachtet des Absatzes 7 kann die Verwaltung genehmigen, dass einige Zugänge in diesen Schotten während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffes.

9 Auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss der Kapitän oder der diensthabende Offizier sicherstellen, dass Fahrgästen während der Fahrt ohne die ausdrückliche Genehmigung des Kapitäns oder des diensthabenden Offiziers kein Zutritt zu einem geschlossenen Ro-Ro-Deck erlaubt wird.“

63 In Regel 24 werden die bisherige Überschrift und Absatz 1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 24 – Zusätzliche Anforderungen für die Verhütung und Überwachung von Wassereintritten und so weiter auf Frachtschiffen

1 Außenhautöffnungen unterhalb des Decks, die die senkrechte Schadensausdehnung begrenzen, müssen während der Fahrt stets geschlossen bleiben.“

64 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Zur inneren Unterteilung großer Laderäume eingebaute wasserdichte Türen oder Rampen müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben. Der Zeitpunkt des Öffnens und der Zeitpunkt des Schließens der Türen sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.“

Teil C Maschinenanlagen

Regel 35-1 – Lenzpumpenanlagen

65 Am Ende des bisherigen Absatzes 2.6 wird folgender neuer Satz angefügt:

Bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, wird hinsichtlich der besonderen Gefährdungen im Zusammenhang mit einer Beeinträchtigung der Stabilität, die eintreten können, wenn fest eingebaute Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme vorhanden sind, auf Regel II-2/20.6.1.4 verwiesen.“

66 In Absatz 3.2 wird der bisherige Wortlaut über den gesamten Rauminhalt der Fahrgast- und Besatzungsräume unterhalb des Schottendecks *P* durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„*P* = der gesamte in Kubikmetern ausgedrückte Rauminhalt der Fahrgast- und Besatzungsräume unterhalb des Schottendecks, die für die Unterbringung von und Benutzung durch Fahrgäste und Besatzungsmitglieder vorgesehen sind, jedoch unter Ausschluss von Gepäck-, Lager- und Vorratsräumen;“

67 In Absatz 3.4 wird der bisherige Einleitungssatz durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.4 Auf Schiffen mit einer Länge *L* von 91,50 m und darüber oder aber mit einer nach Absatz 3.2 errechneten Lenzpumpen-Kennzahl von 30 und mehr müssen Vorkehrungen getroffen sein, damit unter allen Flutungsbedingungen, unter denen das Schiff schwimmfähig bleiben muss,

mindestens eine kraftbetriebene Lenzpumpe zur Verfügung steht und bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, muss dies unter allen Flutungsbedingungen gewährleistet sein, die bei Annahme der in Regel 8 aufgeführten leichteren Beschädigungen eintreten können; dabei gilt Folgendes:“

68 Am Ende des bisherigen Absatzes 3.10 wird folgender neuer Satz angefügt:

„Bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, wird die oberste Schottenladelinie als größter Unterteilungstiefgang angesetzt.“

Kapitel II-2 Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A Allgemeines

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

69 Regel II-2/3.56 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„56 „Fahrzeugtransportschiff“ ist ein Frachtschiff, das Ladung ausschließlich in Ro-Ro-Räumen oder Fahrzeugräumen befördert und das für die Beförderung von unbesetzten und unbeladenen Kraftfahrzeugen als Ladung ausgelegt ist.“

Teil C Brandunterdrückung

Regel 9 – Brandbegrenzung

70 Nach dem bisherigen Absatz 4.1.3.3 werden die folgenden neuen Absätze 4.1.3.4 bis 4.1.3.6 angefügt:

„4.1.3.4 Ungeachtet des Absatzes 4.1.3.3 gelten für am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Schiffe die Vorschriften der Absätze 4.1.3.5 und 4.1.3.6.

4.1.3.5 Bei Schiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen Schiffsfenster, die Überlebensfahrzeugen, Einbootungsbereichen und Sammelplätzen für das Einbooten, als Fluchtwege dienenden außen liegenden Treppen und offenen Decks zugekehrt sind, sowie Schiffsfenster, die unterhalb von Einbootungsbereichen für Rettungsflöße und Notrutschen angeordnet sind, die Widerstandsfähigkeit gegen Feuer aufweisen, wie sie in der Tabelle 9.1 vorgeschrieben ist. Sind selbsttätige und eigens für die Berieselung der Schiffsfenster vorgesehene Sprinklerköpfe vorhanden, so können Schiffsfenster der Klasse „A-0“ als gleichwertiger Ersatz zugelassen werden. Um diesem Absatz zu genügen, muss

- .1 entweder der eigens vorgesehene Sprinklerkopf über dem Schiffsfenster angeordnet und zusätzlich zu den herkömmlichen Sprinklerköpfen an der Decke installiert sein,
- .2 oder die herkömmlichen Sprinklerköpfe sind so angeordnet, dass das Schiffsfenster mit einem durchschnittlichen Berieselungswert von mindestens 5 l/min je Quadratmeter geschützt ist und die zusätzliche Fensterfläche bei der Berechnung der zu schützenden Fläche berücksichtigt wird,
- .3 die Sprinklerköpfe sind in Übereinstimmung mit den von der

Organisation genehmigten Richtlinien* geprüft und zugelassen und

in der Schiffsseite unterhalb der Einbootungsbereiche für die Rettungsboote angeordnete Schiffsfenster müssen über eine Widerstandsfähigkeit gegen Feuer verfügen, die mindestens der Klasse „A-0“ entspricht.

4.1.3.6 Bei Schiffen, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen Schiffsfenster, die Überlebensfahrzeugen, Notrutschen und Einbootungsbereichen zugekehrt sind, sowie Schiffsfenster, die unterhalb solcher Bereiche angeordnet sind, über eine Widerstandsfähigkeit gegen Feuer verfügen, die mindestens der Klasse „A-0“ entspricht.

Teil G

Besondere Anforderungen

Regel 20 – Schutz der Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume

71 Der bisherige Absatz unter 2.1 wird zu Absatz 2.1.1 und nach Absatz 2.1.1 wird folgender Absatz 2.1.2 angefügt:

„2.1.2 Auf allen Schiffen können Fahrzeuge mit flüssigem Brennstoff für den Eigenantrieb in Laderäumen befördert werden, die keine Fahrzeug-, Sonder- oder Ro-Ro-Räume sind, sofern sämtliche folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 Der Eigenantrieb der Fahrzeuge wird in den Laderäumen nicht genutzt.
- .2 Die Laderäume genügen den entsprechenden Vorschriften der Regel 19.
- .3 Die Fahrzeuge werden gemäß dem IMDG-Code nach der Begriffsbestimmung in Regel VII/1.1 befördert.“

Regel 20-1 – Vorschriften für Fahrzeugtransportschiffe, die als Ladung Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen

72 Der bisherige Absatz 2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.1 Fahrzeugtransportschiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2016 gebaut werden und für die Beförderung von Kraftfahrzeugen als Ladung bestimmt sind, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, müssen zusätzlich zu den einschlägigen Vorschriften der Regel 20 den Vorschriften der Absätze 3 bis 5 dieser Regel entsprechen.“

Kapitel III Rettungsmittel und -vorrichtungen

Teil A

Allgemeines

* Es wird auf die *Überarbeiteten Richtlinien für die Zulassung von Sprinkler- und Wassersprühsystemen, die Regel II-2/12-SOLAS gleichwertig sind* (Entschließung A.800(19) in ihrer geänderten Fassung) verwiesen.“

Regel 1 – Anwendung

73 Der bisherige Absatz 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „4 Für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, stellt die Verwaltung sicher,
- .1 dass vorbehaltlich des Absatzes 4.2 die vor dem 1. Juli 1998 in Kraft befindlichen Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel III des internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See auf neue oder vorhandene Schiffe im Sinne jenes Kapitels anwendbar sind, und
 - .2 dass, wenn Rettungsmittel oder -vorrichtungen auf diesen Schiffen ersetzt werden oder an diesen Schiffen Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art vorgenommen werden, in deren Verlauf ihre bisherigen Rettungsmittel oder -vorrichtungen ersetzt oder ergänzt werden, diese Rettungsmittel oder -vorrichtungen, soweit dies zweckmäßig und durchführbar ist, den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen. Wird jedoch ein Überlebensfahrzeug, ausgenommen ein aufblasbares Rettungsfloß, ersetzt, ohne dass seine Aussetzvorrichtung ersetzt wird, oder umgekehrt, so kann das Überlebensfahrzeug oder die Aussetzvorrichtung von demselben Typ sein wie das oder die ersetzte;
 - .3 dass die Vorschriften der Regeln 30.3 und 37.3.9 eingehalten werden.“

Teil B Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel

Regel 30 – Übungen

74 Nach dem bisherigen Absatz 2 wird der folgende neue Absatz 3 eingefügt:

„3 Lecksicherungsübungen müssen entsprechend den Anforderungen der Regel II-1/19-1 durchgeführt werden.“

Regel 37 – Sicherheitsrolle und Anweisungen für den Notfall

75 Die bisherigen Unterabsätze .7 und .8 des Absatzes 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „.7 die Zusammensetzung der Brandabwehrtrupps;
- .8 die besonderen Aufgaben in Bezug auf die Verwendung der Feuerlöschapparaturen und -einrichtungen;
- .9 die Lecksicherung bei Notfallsituationen durch Überflutung; dies gilt nur für Fahrgastschiffe.“

Anhang

Zeugnisse

Ausrüstungsverzeichnis zur Fahrgastschiffssicherheit (Muster P)

76 In Teil 5 wird der bisherige Punkt 3.1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{3,4}“

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffsicherheit (Muster E)

77 In Teil 3 wird der bisherige Punkt 3.1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{2,3}“

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffsicherheit (Muster C)

78 In Teil 5 wird der bisherige Punkt 3.1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{2,3}“

Anlage 1

Entschließung MSC.436(99) (angenommen am 24. Mai 2018)

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ebenso in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) („Übereinkommen“) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von deren Kapitel I;

ferner in Anbetracht der Entschließung MSC.421(98), mit der er unter anderem Änderungen der Regeln II-1/1 und II-1/8-1 des Übereinkommens angenommen hat;

nach der auf seiner neunundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. stimmt darin überein, dass die mit Entschließung MSC.421(98) angenommenen Änderungen der Regeln II-1/1 und II-1/8-1 des Übereinkommens durch die Änderungen der Regeln II-1/1 und II-1/8-1 des Übereinkommens ersetzt werden sollen, die in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben sind;
3. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
4. fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Januar 2020 in Kraft treten;
5. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
6. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 1

Anwendung

1 Nach dem bisherigen Absatz 1.1 werden die folgenden neuen Absätze 1.1.1 und 1.1.2 angefügt:

- „1.1.1 „Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B, B-1, B-2 und B-4 dieses Kapitels nur auf Schiffe Anwendung,
- .1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2020 geschlossen wird oder,
 - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2020 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder
 - .3 die am oder nach dem 1. Januar 2024 abgeliefert werden.
- 1.1.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die nicht unter Unterabsatz 1.1.1 fallen, aber am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,
- .1 dass die Vorschriften in den Teilen B, B-1, B-2 und B-4 erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschlüsseungen MSC.216(82), MSC.269(85) und MSC.325(90) geänderten Fassung anwendbar sind, und
 - .2 dass die Vorschriften der Regeln 8-1.3 und 19-1 eingehalten werden.“

2 Der bisherige Absatz 1.3.4 wird gestrichen.

3 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,
- .1 dass die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschlüsseungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60) und MSC.27(61), die Entschlüsseung 1 der SOLAS-Konferenz von 1995 sowie die Entschlüsseungen

MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) und MSC.170(79) geänderten Fassung anwendbar sind, und

- .2 dass die Vorschriften der Regeln 8-1.3 und 19-1 eingehalten werden.“

Teil B-1 Stabilität

Regel 8-1

Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich auf einem Fahrgastschiff

- 4 Der bisherige Wortlaut der Regel 8-1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Anwendung

Dieser Regel müssen Fahrgastschiffe entsprechen, die eine Länge nach der Begriffsbestimmung in Regel II-1/2.5 von 120 m oder mehr oder aber drei oder mehr senkrechte Hauptbrandabschnitte haben.

2 Verfügbarkeit wichtiger Systeme bei einem Schaden durch Wassereintrich*

Ein Fahrgastschiff muss so entworfen sein, dass die in Regel II-2/21.4 aufgeführten Systeme betriebsfähig bleiben, wenn eine beliebige einzelne wasserdichte Abteilung des Schiffes geflutet ist.

3 Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich

3.1 „Zur Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän zum Zweck der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereintrich müssen Fahrgastschiffe über

- .1 einen bordeigenen Stabilitätsrechner oder
.2 landseitige Unterstützung

nach Maßgabe der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien verfügen.**

3.2 Vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe müssen Absatz 3.1 spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung nach dem 1. Januar 2025 entsprechen.

* Es wird auf die „Vorläufigen Erläuterungen zur Beurteilung der Systemanforderungen für Fahrgastschiffe nach einem Brand oder einem Wassereintrich“ (MSC.1/Rundschreiben 1369) verwiesen.

** Es wird auf die „Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp“ (MSC.1/Rundschreiben 1400) für am oder nach dem 1. Januar 2014, aber vor dem 13. Mai 2016 gebaute Schiffe beziehungsweise die „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ (MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1) für am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Schiffe

beziehungsweise die „Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne bei einem Wassereintrich auf vor dem 1. Januar 2014 gebauten Fahrgastschiffen“ (MSC.1/Rundschreiben 1589) verwiesen.“

Kapitel IV Funkverkehr

Teil A Allgemeine Bestimmungen

Regel 2 Ausdrücke und Begriffsbestimmungen

5 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .16 folgenden Wortlaut und es wird folgender neuer Unterabsatz .17 angefügt:

- „.16 Der Ausdruck „Kennungen im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)“ bezeichnet die Kennung im mobilen Seefunkdienst, das Rufzeichen eines Schiffes, anerkannte Kennungen im mobilen Satellitenfunkdienst und die Seriennummer-Kennung, die möglicherweise von der Ausrüstung des Schiffes übermittelt und zur Identifizierung des Schiffes verwendet wird.
- .17 Der Ausdruck „anerkannter mobiler Satellitenfunkdienst“ bezeichnet jeden Dienst, der ein Satellitensystem nutzt und von der Organisation für die Verwendung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) anerkannt ist.“

Teil C Anforderungen für Schiffe

Regel 7 Funkausrüstung – Allgemeines

6 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .5 folgenden Wortlaut:

- „.5 mit einer Funkeinrichtung zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt durch ein erweitertes Gruppenrufsystem für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst, falls das Schiff auf Reisen in den Seegebieten A1, A2 oder A3 eingesetzt ist, in denen jedoch ein Internationaler NAVTEX-Dienst nicht zur Verfügung steht. Jedoch können Schiffe, die ausschließlich auf Reisen in Gebieten eingesetzt sind, in denen ein Funkdienst zur Verbreitung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über KW-Fernschreibtelegrafie zur Verfügung steht und die mit Empfangsgeräten für diesen Funkdienst ausgerüstet sind, von der Befolgung dieser Vorschrift befreit werden;

* Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.705(17) angenommene „Empfehlung über die Bekanntmachung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt“ in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.“

Regel 8 **Funkausrüstung – Seegebiet A1**

7 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .5 folgenden Wortlaut:

- „5 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst nutzen; diese Anforderung kann erfüllt werden durch
- .5.1 eine Schiffs-Erdfunkstelle *) oder
- .5.2 die in Regel 7.1.6 geforderte Satelliten-EPIRB, wobei entweder die Satelliten-EPIRB in der Nähe der Stelle, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird, aufgestellt werden oder die Möglichkeit gegeben sein muss, sie von dieser Stelle aus durch Fernbedienung einzuschalten.

* Diese Anforderung kann durch Schiffs-Erdfunkstellen für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst erfüllt werden, die in der Lage sind, Funkverkehr (Senden/Empfangen) abzuwickeln, z. B. Fleet-77(Entschlüsselungen A.808(19) und MSC.130(75))- oder INMARSAT-C(Entschlüsselung A.807(19) in ihrer zuletzt geänderten Fassung)-Schiffs-Erdfunkstellen. Sofern nichts anderes bestimmt ist, findet diese Fußnote auf alle in diesem Kapitel enthaltenen Vorschriften für die Ausrüstung mit Schiffs-Erdfunkstellen für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst Anwendung.“

Regel 9 **Funkausrüstung – Seegebiete A1 und A2**

8 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .3.3 folgenden Wortlaut:

„3.3 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine Schiffs-Erdfunkstelle nutzen.“

9 In Absatz 3 erhält der bisherige Unterabsatz .2 folgenden Wortlaut:

„2 durch eine Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst.“

Regel 10 **Funkausrüstung – Seegebiete A1, A2 und A3**

10 In Absatz 1 erhält der bisherige einleitende Satz des Unterabsatzes .1 folgenden Wortlaut:

„1 mit einer Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst, die in der Lage ist,“

11 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .4.3 folgenden Wortlaut:

„4.3 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine zusätzliche Schiffs-Erdfunkstelle nutzen.“

12 In Absatz 2 erhält der bisherige Unterabsatz .3.2 folgenden Wortlaut:

„3.2 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine Schiffs-Erdfunkstelle nutzen und“.

Regel 12 Wachen

- 13 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .4 folgenden Wortlaut:
- „.4 zum Empfang von Notalarmen über Satelliten der Richtung Land-Schiff, falls das Schiff nach Regel 10.1.1 mit einer Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst ausgerüstet ist.“

Regel 13 Stromquellen

- 14 In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „INMARSAT-“ gestrichen.

Anhang Zeugnisse

Ausrüstungsverzeichnis zur Fahrgastschiffssicherheit (Muster P)

- 15 In Abschnitt 3 erhält die bisherige Beschreibung des Punktes 1.4 folgenden Wortlaut:
- „Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst“.

Ausrüstungsverzeichnis zur Funk-Sicherheit von Frachtschiffen (Muster R)

- 16 In Abschnitt 2 erhält die bisherige Beschreibung des Punktes 1.4 folgenden Wortlaut:
- „Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst“.

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffssicherheit (Muster C)

- 17 In Abschnitt 3 wird die bisherige Beschreibung des Punktes 1.4 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „Schiffs-Erdfunkstelle für einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst“.
