

(VkBl. 3/2009 Nr. 22 S. 84)

Nr. 22 Bekanntmachung des überarbeiteten IMO-Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen (EntschlieÙung MSC. 266(84))

Die nachfolgende deutsche Fassung des „IMO-Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen“ (EntschlieÙung MSC. 266(84)) veröffentliche ich in Ergänzung der Veröffentlichung des bisherigen Codes. Seit der ursprüngliche Code im November 1983 angenommen worden ist, ist die technische Entwicklung und damit auch die Fortentwicklung des Sicherheitsstandards für alle Seeschiffe nach dem SOLAS-Übereinkommen erheblich verändert worden. Da der Code für Spezialschiffe sich auf SOLAS bezieht, waren die Anpassungen an den modernen Sicherheitsstandard, die in der überarbeiteten Fassung des Codes für Spezialschiffe enthalten sind, überfällig.

Bonn, den 21. Oktober 2008
62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Anneliese Jost

**ENTSCHLIESSUNG MSC.266(84)
(angenommen am 13.05.08)**

**CODE ÜBER DIE SICHERHEIT VON
SPEZIALSCHIFFEN VON 2008**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

unter Hinweis darauf, dass besondere Arten von Schiffen mit ungewöhnlichen Entwurfs- und Betriebsmerkmalen sich von denen herkömmlicher Handelsschiffe gemäß dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als das „SOLAS-Übereinkommen von 1974“ bezeichnet) unterscheiden können.

Ebenso unter Hinweis darauf, dass auf Grund der besonderen Art der von diesen Schiffen durchgeführten Arbeiten Spezialpersonal befördert wird, wobei es sich im Sinne des SOLAS-Übereinkommens von 1974 weder um Besatzungsmitglieder noch um Fahrgäste handelt.

In der Erkenntnis, dass für Spezialschiffe bestimmte Sicherheitsstandards in Ergänzung zu den im SOLAS-Übereinkommen von 1974 enthaltenen erforderlich sein können.

Ferner unter Hinweis darauf, dass die Versammlung auf ihrer dreizehnten Tagung mit Entschliebung A.534(13) den Code über die Sicherheit von Spezialschiffen angenommen und den Ausschuss bevollmächtigt hat, diesen gegebenenfalls zu ändern.

1. Beschließt den Code über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 (SPS-Code 2008), dessen Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschliebung wiedergegeben ist, als Änderung des von der Versammlung mit Entschliebung A.534(13) beschlossenen Code.
2. Bestimmt, dass der SPS-Code 2008 den mit Entschliebung A.534(13) beschlossenen SPS-Code für Spezialschiffe, die am oder nach dem 13. Mai 2008 zugelassen wurden, ersetzt.
3. Fordert alle Vertragsregierungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 auf, die entsprechenden Maßnahmen zu treffen, damit dieser Code sobald wie möglich umgesetzt werden kann.
4. Ersucht die Versammlung, den vom Schiffssicherheitsausschuss getroffenen Maßnahmen zuzustimmen.

ANLAGE

**CODE ÜBER DIE SICHERHEIT VON
SPEZIALSCHIFFEN VON 2008**

INHALT

Kapitel	1	Allgemeine Bestimmungen
Kapitel	2	Stabilität und Unterteilung
Kapitel	3	Maschinenanlagen
Kapitel	4	Elektrische Anlagen
Kapitel	5	Zeitweise unbesetzte Maschinenräume
Kapitel	6	Brandschutz
Kapitel	7	Gefährliche Güter
Kapitel	8	Rettungsmittel
Kapitel	9	Funkverkehr
Kapitel	10	Sicherheit der Schifffahrt
Kapitel	11	Gefahrenabwehr
Anlage		Form des Sicherheitszeugnisses für Spezialschiffe

PRÄAMBEL

1. Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundachtzigsten Tagung den mit Entschliebung A.534(13) beschlossenen Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (SPS-Code) überarbeitet, um ihn auf den neuesten Stand der Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen zu bringen und die freiwillige Anwendung des überarbeiteten Code auf Ausbildungsschiffe auszudehnen, unabhängig davon, ob diese unter den Anwendungsbereich des SOLAS-Übereinkommens fallen oder nicht.
2. Der Code wurde erarbeitet, um einen internationalen Sicherheitsstandard für Spezialschiffe neuer Bauart zu schaffen, dessen Anwendung den Betrieb solcher Schiffe erleichtern und zu einem Sicherheitsniveau für Schiffe und ihre Besatzungen führen wird, das dem nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See verlangten entspricht.
3. Im Sinne dieses Code ist ein Spezialschiff ein Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 500, das mehr als 12 Personen Spezialpersonal befördert, d. h. Personen, die eigens für die besonderen betrieblichen Einsätze des Schiffes erforderlich sind und zusätzlich zu den Personen befördert werden, die für den üblichen Schiffsbetrieb, die technische Aufgaben an Bord und die Wartung des Schiffs notwendig sind, oder die für bestimmte Dienstleistungen gegenüber Personen, die an Bord befördert werden, beschäftigt sind.
4. Da bei den Mitgliedern des Spezialpersonals vorausgesetzt wird, dass sie sich in einer guten Verfassung befinden und über hinreichende Kenntnisse über das Schiff verfügen und in Bezug auf die Sicherheitsverfahren und die Bedienung der Sicherheitsausrüstung des Schiffes ausgebildet wurden, gilt, dass Spezialschiffe, auf denen sie befördert werden, nicht als Fahrgastschiffe angesehen oder behandelt werden.

- 5 Bei der Entwicklung der Sicherheitsnormen für diesen Code wurden folgende Aspekte berücksichtigt:
- .1 die Anzahl des zu befördernden Spezialpersonals; und
 - .2 die Bauart und die Größe des betreffenden Schiffes.
- 6 Obwohl der Code für neue Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr erarbeitet wurde, kann die Verwaltung ebenfalls die Anwendung der Bestimmungen des Code auf Schiffe mit einer geringeren Bruttoreumzahl in Betracht ziehen. Der Begriff „neues Schiff“ wurde nicht definiert, um der Verwaltung einen Ermessensspielraum im Hinblick auf den Zeitpunkt der Inkraftsetzung zu geben.
- 7 Zur Erleichterung des Betriebs von Spezialschiffen sieht dieser Code ein Zeugnis – das Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe – vor, das für jedes Spezialschiff ausgestellt werden soll. Wenn ein Spezialschiff normalerweise in der Auslandsfahrt im Sinne des SOLAS-Übereinkommens von 1974 eingesetzt ist, muss es zusätzlich auch SOLAS-Sicherheitszeugnisse mitführen, entweder:
- .1 für ein Fahrgastschiff mit einem SOLAS-Ausnahmezeugnis oder
 - .2 gegebenenfalls für ein Frachtschiff mit einem SOLAS-Ausnahmezeugnis, sofern erforderlich, nach Entscheidung der Verwaltung.
- 8 Im Hinblick darauf, dass der Code auch ohne Weiteres auf Schiffe angewendet werden kann, die Spezialpersonal an Bord befördern, auf die das SOLAS-Übereinkommen keine Anwendung findet, fordert der Schiffssicherheitsausschuss die Verwaltung auf, die Vorschriften des Code auf diese Schiffe, soweit dies zweckmäßig und durchführbar ist, anzuwenden.

KAPITEL 1

Allgemeine Bestimmungen

- 1.1 Zweck dieses Code ist die Empfehlung von Baukriterien, Konstruktionsrichtlinien und anderen Sicherheitsmaßnahmen für Spezialschiffe.
- 1.2 **Anwendungsbereich**
- 1.2.1 Sofern nicht in 8.3 etwas anderes bestimmt ist, gilt der Code für jedes Spezialschiff mit einer Bruttoreumzahl von mindestens 500, das am oder nach dem 13. Mai 2008 zugelassen wurde. Die Verwaltung kann diese Vorschriften auch – soweit dies angebracht und durchführbar ist – auf Spezialschiffe anwenden, deren Bruttoreumzahl weniger als 500 beträgt und die vor dem 13. Mai 2008 gebaut wurden.
- 1.2.2 Dieser Code gilt nicht für Schiffe, die dem Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code) entsprechen.
- 1.2.3 Der Code ist nicht für Schiffe vorgesehen, die für den Transport und die Unterbringung von Industrie-Personal – das nicht an Bord arbeitet – eingesetzt werden.
- 1.3 **Begriffsbestimmungen**
- 1.3.1 Für diesen Code gelten die nachstehenden Be-

griffsbestimmungen. Für die in diesem Code verwendeten Begriffe, die hier nicht definiert werden, gelten die Begriffsbestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974.

- 1.3.2 "Breite (B)" bezeichnet die größte Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit Metallaußenhaut bis zur Mallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Außenkante des Schiffskörpers. Die Breite (B) ist in Metern zu messen.
- 1.3.3 "Besatzung" bezeichnet alle Personen, die an Bord des Schiffes befördert werden und zuständig sind für die Navigation und Wartung des Schiffes, seiner Maschinenanlagen, Systeme und Anordnungen, die notwendig für den Antrieb und das sichere Navigieren sind, oder die Dienstleistungen für andere Personen an Bord erbringen.
- 1.3.4 "IMDG-Code" bezeichnet den vom Schiffssicherheitsausschuss mit Entschliebung MSC.122(75) angenommenen Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in der jeweils gültigen Fassung.
- 1.3.5 "Länge" bezeichnet 96 vom Hundert der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 vom Hundert der geringsten Seitenhöhe, gemessen von der Oberkante des Kiels, oder, falls der folgende Wert größer sein sollte, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in der genannten Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kieflfall entworfen sind, soll die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie verlaufen. Die Länge (L) ist in Metern zu messen.
- 1.3.6 "LSA-Code" bezeichnet den vom Schiffssicherheitsausschuss mit Entschliebung MSC.48(66) angenommenen Internationalen Rettungsmittel-Code in der jeweils gültigen Fassung.
- 1.3.7 "Organisation" bezeichnet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.
- 1.3.8 "Fahrgast" bezeichnet jede Person mit Ausnahme
- .1 des Kapitäns und der Mitglieder der Besatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - .2 der Kinder unter einem Jahr.
- 1.3.9 "Flutbarkeit" im Zusammenhang mit einem Raum bezeichnet das Verhältnis des Volumens innerhalb des betreffenden Raumes, das als von Wasser geflutet angenommen wird, zum Gesamtvolumen des Raumes.
- 1.3.10 "SOLAS" bezeichnet das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der jeweils gültigen Fassung.
- 1.3.11 "Spezialpersonal" bezeichnet alle Personen, bei denen es sich nicht um Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Kinder mit einem Alter unter einem Jahr handelt, die in Verbindung mit dem besonderen Zweck dieses Schiffes oder aufgrund von an Bord des Schiffes durchzuführenden Sonderaufgaben mit dem Schiff befördert werden. Immer

wenn in diesem Code die Anzahl von Spezialpersonal als Wert angegeben ist, soll sie die Anzahl der an Bord befindlichen Fahrgäste einschließen, die höchstens 12 betragen darf.

Bei den Mitgliedern des Spezialpersonals wird vorausgesetzt, dass sie sich in einer guten Verfassung befinden und über hinreichende Kenntnisse über das Schiff verfügen und in Bezug auf die Sicherheitsverfahren und die Bedienung der Sicherheitsausrüstung des Schiffes vor dem Auslaufen aus dem Hafen ausgebildet wurden und umfasst folgende Personen:

- .1 Wissenschaftler, Techniker und Expeditionsteilnehmer auf Schiffen, die in der Forschung, in nicht-gewerblichen Expeditionen und Erkundungen eingesetzt sind.
 - .2 Personal, das sich an der theoretischen und praktischen Ausbildung im Schiffsbetrieb beteiligt, um Fertigkeiten in der Seefahrt zu entwickeln, die für eine berufliche Laufbahn auf See geeignet sind. Eine solche Ausbildung soll in Einklang mit einem von der Verwaltung zugelassenen Ausbildungsprogramm erfolgen,
 - .3 Fischereiverarbeitungspersonal, das gefangenen Fisch, Wale oder andere lebende Ressourcen aus dem Meer auf Fabriksschiffen verarbeitet, die nicht an der Fangtätigkeiten beteiligt sind.
 - .4 Bergungspersonal auf Bergungsschiffen, Kabellegungspersonal auf Kabellegern, seismisches Personal auf seismischen Forschungsschiffen, Tauchpersonal auf Tauchhilfsschiffen, Rohrverlegungspersonal auf Rohrverlegungsschiffen und Kranführungspersonal auf Schwimmkränen und
 - .5 sonstiges Personal, ähnlich dem unter 1. bis 4. genannten, welches nach Ansicht der Verwaltung dieser Gruppe zugeordnet werden kann.
- 1.3.12 „Spezialschiff“ bezeichnet ein Schiff mit mechanischem Eigenantrieb, das aufgrund seiner Funktion mehr als 12 Personen Spezialpersonal¹ an Bord befördert.
- 1.3.13 „Ausbildungsprogramm“ bezeichnet einen festgelegten theoretischen und praktischen Ausbildungsgang in allen Bereichen des Schiffsbetriebs, ähnlich der Sicherheitsgrundausbildung, die von den Seeschifffahrtsinstitutionen im Land der Verwaltung angeboten werden.
- 1.4 **Befreiungen**
- Ein Schiff, das für gewöhnlich nicht als Spezialschiff eingesetzt ist und ausnahmsweise eine einzelne Fahrt als Spezialschiff unternimmt, kann von der Verwaltung von den Bestimmungen dieses Code ausgenommen werden, sofern es den Sicherheitsvorschriften entspricht, die von der Verwaltung für die von dem Schiff zu unternehmende Fahrt als angemessen erachtet werden.
- 1.5 **Gleichwertiger Ersatz**

¹ Wenn ein Schiff mehr als 12 Fahrgäste gemäß SOLAS befördert, gilt das Schiff nicht als Spezialschiff, sondern als Fahrgastschiff im Sinne von SOLAS.

1.5.1 Wird im Code vorgeschrieben, dass bestimmte Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände oder bestimmte Ausführungen davon auf einem Schiff einzubauen oder mitzuführen sind oder dass bestimmte Vorkehrungen zu treffen oder bestimmte Verfahren oder Regelungen einzuhalten sind, so kann die Verwaltung gestatten, dass auf dem betreffenden Schiff andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände oder andersartige Ausführungen derselben eingebaut oder mitgeführt werden oder dass andere Vorkehrungen getroffen werden oder andere Verfahren oder Regelungen eingehalten werden dürfen, wenn durch Erprobungen oder auf andere Weise festgestellt worden ist, dass diese Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände oder diese andersartigen Ausführungen derselben oder die bestimmte Vorkehrung, Verfahrensweise oder Regelung mindestens ebenso wirksam sind wie die nach dem Code vorgeschriebenen.

1.5.2 Gestattet eine Verwaltung, dass irgendwelche Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände oder Ausführungen derselben oder irgendwelche Vorkehrungen, Verfahrensweisen oder Anordnungen oder neuartige Entwürfe oder Anwendungsweisen künftig ersetzt werden, so übermittelt sie der Organisation entsprechende Einzelheiten zusammen mit einem Bericht über die vorgelegten Beweismittel, so dass die Organisation diese Einzelheiten den anderen Regierungen zur Unterrichtung ihrer Bediensteten mitteilen kann.

1.6 **Besichtigungen**

Jedes Spezialschiff soll den in SOLAS für Frachtschiffe, die keine Tankschiffe sind, festgelegten Besichtigungen unterliegen, welche die Bestimmungen dieses Code beinhalten sollen.

1.7 **Bestätigung**

1.7.1 Ein Zeugnis kann nach einer Besichtigung gemäß 1.6 entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Organisation ausgestellt werden. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

1.7.2 Das Zeugnis soll in der Amtssprache des ausstellenden Staates in der Form erstellt werden, die dem in der Anlage zu diesem Code wiedergegebenen Muster entspricht. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so soll der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

1.7.3 Die Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses entspricht den Bestimmungen für Frachtschiffe in SOLAS.

1.7.4 Wird ein Zeugnis für ein Spezialschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 erteilt, soll in diesem Zeugnis angegeben sein, in welchem Umfang Erleichterungen gemäß 1.2 zugelassen sind.

KAPITEL 2

STABILITÄT UND UNTERTEILUNG

- 2.1 Die Intakstabilität von Spezialschiffen soll den Bestimmungen von Abschnitt 2.5 von Teil B des Intakstabilitäts-Code von 2007 entsprechen.
- 2.2 Die Unterteilung und Leckstabilität von Spezialschiffen soll grundsätzlich den Bestimmungen des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens entsprechen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen wird, das Spezialpersonal als Fahrgäste gelten und der Faktor R nach SOLAS-Regel II-1/6.2.3 wie folgt berechnet wird:
- .1 ist das Schiff zur Beförderung von mindestens 240 Personen zugelassen, wird der Faktor R als R zugeordnet;
 - .2 ist das Schiff zur Beförderung von bis zu 60 Personen zugelassen, wird der Faktor R als 0,8 R zugeordnet; und
 - .3 bei mehr als 60 (jedoch nicht mehr als 240) Personen soll der Faktor R durch lineare Interpolation zwischen den in .1 und .2 angegebenen Faktoren R ermittelt werden.
- 2.3 Für Spezialschiffe, für die 2.2.1 gilt, sollen die Vorschriften der SOLAS-Regeln II-1/8 und II-1/8-1, und der SOLAS-Kapitel II-1, Teile B-2, B-3 und B-4 so angewendet werden, als ob es sich bei dem Schiff um ein Fahrgastschiff und bei dem Spezialpersonal um Fahrgäste handelt. Die SOLAS-Regeln II-1/14 und II-1/18 finden keine Anwendung.
- 2.4 Für Spezialschiffe, für die 2.2.2 oder 2.2.3 gelten, sollen, sofern in 2.5 nichts anderes bestimmt wird, die Bestimmungen von SOLAS-Kapitel II-1, Teile B-2, B-3 und B-4 gelten, als ob es sich bei dem Schiff um ein Frachtschiff und bei dem Spezialpersonal um Besatzungsmitglieder handelt. Die SOLAS-Regeln II-1/8 und II-1/8-1 müssen nicht erfüllt werden und SOLAS-Regeln II-1/14 und II-1/18 sind nicht anzuwenden.
- 2.5 Alle Spezialschiffe sollen den SOLAS-Regeln II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20, II-1/21 und II-1/35-1 entsprechen, als ob es sich bei dem Schiff um ein Fahrgastschiffe handeln würde.

KAPITEL 3 MASCHINENANLAGEN

- 3.1 Vorbehaltlich 3.2 sollen die Bestimmungen von Teil C des SOLAS-Kapitels II-1 eingehalten werden.
- 3.2 **Ruderanlage**
Alle Anlagen sollen der Regel 29 von Teil C des SOLAS-Kapitels II-1 entsprechen, mit der Ausnahme, dass Anlagen auf Spezialschiffen, die bis zu 240 Personen an Bord befördern, sofern anwendbar, der Regel 29.6.1.2 entsprechen sollen und Anlagen auf Spezialschiffen, die mehr als 240 Personen an Bord befördern, sofern anwendbar, der Regel 29.6.1.1. entsprechen sollen.

KAPITEL 4 ELEKTRISCHE ANLAGEN

- 4.1 Vorbehaltlich 4.2 und 4.3 sollen die Bestimmungen von Teil D des SOLAS-Kapitels II-1 eingehalten werden.

4.2 Notstromquelle

- 4.2.1 Anlagen auf Spezialschiffen, die weniger als 60 Personen an Bord befördern, sollen Regel 43 von Teil D des SOLAS-Kapitels II-1 entsprechen und zusätzlich sollen Spezialschiffe mit einer Länge von mehr als 50 m die Vorschriften der Regel 42.2.6.1 dieses Teils einhalten.
- 4.2.2 Anlagen auf Spezialschiffen, die mehr als 60 Personen an Bord befördern, sollen der Regel 42 von Teil D des SOLAS-Kapitels II-1 entsprechen.
- 4.3 **Schutz gegen elektrischen Schlag, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs**
- 4.3.1 Alle Anlagen sollen den Regeln 45.1 bis 45.10 einschließlich Teil D des SOLAS-Kapitels II-1 entsprechen.
- 4.3.2 Anlagen auf Spezialschiffen, die mehr als 60 Personen an Bord befördern, sollen ebenfalls der Regel 45.11 von Teil D des SOLAS-Kapitels II-1 entsprechen.

KAPITEL 5 ZEITWEISE UNBESETZTE MASCHINENRÄUME

- 5.1 Vorbehaltlich 5.2 sollen die Bestimmungen von Teil E des SOLAS-Kapitels II-1 mit Ausnahme von Regel 46 eingehalten werden.
- 5.2 **Spezialschiffe, die mehr als 240 Personen an Bord befördern**
Spezialschiffe, die mehr als 240 Personen an Bord befördern, sollen von der Verwaltung insbesondere dahin gehend geprüft werden, ob ihre Maschinenräume zeitweise unbesetzt bleiben können, und wenn ja, ob zusätzliche Vorschriften zu den in diesem Kapitel festgelegten erforderlich sind, um ein gleichwertiges Sicherheitsniveau zu gewährleisten, das dem von normalerweise besetzten Maschinenräumen entspricht.

KAPITEL 6 BRANDSCHUTZ

- 6.1 Für Schiffe, die mehr als 240 Personen an Bord befördern, sollen die Vorschriften des SOLAS-Kapitels II-2 für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, angewendet werden.
- 6.2 Für Schiffe, die mehr als 60 (jedoch nicht mehr als 240) Personen an Bord befördern, sollen die Vorschriften des SOLAS-Kapitels II-2 für Fahrgastschiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, angewendet werden.
- 6.3 Für Schiffe, die nicht mehr als 60 Personen an Bord befördern, sollen die Vorschriften des SOLAS-Kapitels II-2 für Frachtschiffe angewendet werden.

KAPITEL 7 GEFÄHRLICHE GÜTER

- 7.1 Spezialschiffe befördern manchmal eine breites Spektrum gefährlicher Güter, die gemäß dem IMDG-Code zur Verwendung bei wissenschaftlichen Arbeiten und Erkundungsarbeiten oder einer Vielzahl sonstiger Anwendungen klassifiziert sind. Diese gefährlichen Güter werden in vielen Fällen

als Schiffsvorräte befördert und an Bord verwendet und unterliegen daher nicht den Bestimmungen des IMDG-Code. Allerdings unterliegen gefährliche Güter, die als Fracht zur Versendung an Bord befördert und dort nicht verwendet werden, klar den Bestimmungen des IMDG-Code.

- 7.2 Ungeachtet der Tatsache, dass der IMDG-Code nicht für gefährliche Güter gilt, die als Schiffsvorräte an Bord befördert und dort verwendet werden, enthält er Bestimmungen für deren sicheres Stauen sowie die sichere Handhabung und Beförderung auf Spezialschiffen. Der IMDG-Code enthält ebenfalls Vorschriften für elektrische Anlagen, Leitungen, Brandbekämpfungsanlagen, Lüftungsanlagen, Rauch-Bestimmungen sowie Vorschriften für jegliche Sonderausrüstung. Einige der Bestimmungen sind allgemeiner Art und beziehen sich auf alle Klassen gefährlicher Güter, während andere mehr spezifisch sind, z. B. für Klasse 1 Explosive Stoffe.
- 7.3 Es ist daher wichtig, bei der Planung der Beförderung gefährlicher Güter die entsprechenden Bestimmungen des IMDG-Code zu berücksichtigen, um sicherzustellen, dass die geeigneten Bau-, Lade-, Stau-, Trennungs- und Beförderungsbestimmungen Anwendung finden.
- 7.4 Obwohl sich der IMDG-Code nicht auf die Schiffsvorräte bezieht, sollen der Kapitän und die Personen, die an Bord des Schiffes für die Verwendung der Schiffsvorräte verantwortlich sind, die Bestimmungen des IMDG-Code kennen und sie nach Möglichkeit als beste Praxis anwenden.
- 7.5 Die Fragen der Verstauung, des persönlichen Schutzes und der Notfallverfahren bei der Verwendung gefährlicher Güter und der anschließenden Verstauung geöffneter gefährlicher Güter sollen im Rahmen einer formalen Sicherheitsbewertung behandelt werden. Zur Durchführung einer solchen formalen Sicherheitsbewertung sollen neben dem IMDG-Code auch die Versender und Sicherheitsdatenblätter für gefährliche Güter konsultiert werden.
- 7.6 Die Vorschriften des IMDG-Code gehen von einer unbeschädigten und ungeöffneten Verpackung aus und die Entnahme explosiver Gegenstände oder Stoffe aus einer vollständigen Packung kann ihre IMDG-Klassifizierung aufheben. Dieser Aspekt soll bei der formalen Sicherheitsbewertung berücksichtigt werden, damit ein gleichwertiges Sicherheitsniveau nach Verwendung der gefährlichen Güter aufrechterhalten werden kann.

KAPITEL 8

RETTUNGSMITTEL

- 8.1 Die Vorschriften von SOLAS-Kapitel III sollen entsprechend den nachfolgenden Vorgaben angewendet werden.
- 8.2 Ein Spezialschiff, das mehr als 60 Personen an Bord befördert, soll den in SOLAS-Kapitel III enthaltenen Vorschriften für Fahrgastschiffe, die in der Auslandsfahrt, die keine beschränkte Auslandsfahrt ist, eingesetzt sind, entsprechen.

- 8.3 Ungeachtet der Bestimmungen in 8.2 kann ein Schiff, das mehr als 60 Personen an Bord befördert, anstelle der Vorschriften der Regel 21.1.1 des SOLAS-Kapitels III den Vorschriften der Regel 21.1.5 des SOLAS-Kapitels III, einschließlich der Vorgabe von mindestens zwei Rettungsbooten gemäß Regel 21.2.1 des SOLAS-Kapitels III entsprechen.
- 8.4 Ein Spezialschiff, das nicht mehr als 60 Personen an Bord befördert, soll den in SOLAS-Kapitel III enthaltenen Vorschriften für Frachtschiffe, die keine Tanker sind, entsprechen. Diese Schiffe können jedoch Rettungsmittel nach Regel 8.2 mitführen, wenn sie den Unterteilungsvorschriften für Schiffe, die mehr als 60 Personen befördern, entsprechen.
- 8.5 Die Regeln 2, 19.2.3, 21.1.2., 21.1.3, 31.1.6 und 31.1.7 des SOLAS-Kapitels III und die Vorschriften der Absätze 4.8 und 4.9 des LSA-Code gelten nicht für Spezialschiffe.
- 8.6 Wird in SOLAS-Kapitel III der Begriff „Fahrgast“ verwendet, so hat er im Sinne dieses Code die Bedeutung „Spezialpersonal“.

KAPITEL 9

FUNKVERKEHR

Ungeachtet des Rechts der Verwaltung, strengere Vorschriften als die hierin enthaltenen anzuwenden, sollen Spezialschiffe den Vorschriften für Frachtschiffe des SOLAS-Kapitels IV entsprechen.

KAPITEL 10

SICHERUNG DER SEEFAHRT

Alle Spezialschiffe sollen den Vorschriften des SOLAS-Kapitels V entsprechen.

KAPITEL 11

GEFAHRENABWEHR

Alle Spezialschiffe sollen den Vorschriften des SOLAS-Kapitels XI-2 entsprechen.

ANLAGE

FORM DES SICHERHEITSCHEUGNISSES FÜR SPEZIALSCHIFFE

SICHERHEITSCHEUGNIS FÜR SPEZIALSCHIFFE

Dieses Zeugnis ist durch ein Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen (Form SPS).

(Amtliches Siegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Bestimmungen

CODE ÜBER DIE SICHERHEIT
VON SPEZIALSCHIFFEN VON 2008
angenommen mit Entschließung MSC.266(84)

im Namen der Regierung von

(Name des Staates)

durch

(ermächtigte Person oder Stelle)

Angaben zum Schiff*

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Heimathafen

Bruttoraumgehalt/Bruttoraumzahl

Seegebiete, die das Schiff laut Zeugnis
befahren darf (SOLAS-Regel IV/2)

IMO-Nummer

Besonderer Zweck des Schiffes

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff
sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder,
gegebenenfalls Datum, an dem ein Umbau oder
eine Änderung oder eine Veränderung größerer
Art begonnen wurde

Hiermit wird bescheinigt, dass

1 das Schiff entsprechend den Bestimmungen von Ziffer 1.6 des Code besichtigt worden ist;

2 die Besichtigung ergeben hat, dass

2.1 das Schiff den Bestimmungen des Code entspricht in Bezug auf

.1 Bauausführung, Haupt- und Hilfsmaschinenanlage, Kessel und sonstige Druckbehälter und

.2 Anordnung und Einzelheiten der wasserdichten Unterteilung;

2.2 das Schiff den Bestimmungen des Code in Bezug auf baulichen Brandschutz, Feuersicherheitssysteme und -einrichtungen sowie Brandschutzpläne entspricht;

2.3 die Rettungsmittel und die Ausrüstung der Rettungsboote, Rettungsflöße und Bereitschaftsboote in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Code vorhanden sind;

2.4 das Schiff in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Code mit einem Leinenwurfgerät und Funkanlagen, die in Rettungsmitteln verwendet werden, ausgerüstet ist;

2.5 das Schiff den Bestimmungen des Code in Bezug auf die Funkanlagen entspricht;

2.6 die Wirkungsweise der Funkanlagen, die in den Rettungsmitteln verwendet werden, den Bestimmungen des Code entspricht;

2.7 das Schiff den Bestimmungen des Code in Bezug auf die Navigationsausrüstung an Bord, Vorkehrungen zur Lotsenübernahme sowie nautischen Veröffentlichungen entspricht;

2.8 das Schiff mit Lichtern, Signalkörpern, Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Code und den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in der jeweils gültigen Fassung ausgerüstet ist;

2.9 das Schiff in jeder anderen Hinsicht den einschlägigen Bestimmungen des Code entspricht.

3 eine Ausnahmebescheinigung (nicht)* erteilt wurde.

4 das Schiff (keine)* nach SOLAS in der jeweils geltenden Fassung erteilten Zeugnisse erhalten hat.

Dieses Zeugnis gilt bis zum

Tag des Abschlusses der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht:

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

.....

(Tag der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten,
der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

BESTÄTIGUNG DER JÄHRLICHEN BESICHTIGUNGEN IN BEZUG AUF DEN SCHIFFSKÖRPER, DIE MASCHINENANLAGE UND AUF DIE IN ABSCHNITT 2.1 DIESES ZEUGNISSES VERWIESENE AUSTRÜSTUNG

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass bei einer nach Ziffer 1.6 des Code vorgeschriebenen Besichtigung festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Code entspricht.

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:

(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung

Gezeichnet:

(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

* Die Daten des Schiffes können auch waagrecht in Kästchen angeordnet werden.

* Nichtzutreffendes streichen.

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

**BESTÄTIGUNG DER JÄHRLICHEN BESICHTIGUN-
GEN UND ERNEUERUNGSBESICHTIGUNGEN IN
BEZUG AUF RETTUNGSMITTEL UND SONSTIGE IN
DEN ABSCHNITTEN 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8
UND 2.9 DIESES ZEUGNISSES GENANNTEN
AUSRÜSTUNGEN**

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass bei einer nach Zif-
fer 1.6 des Code vorgeschriebenen Besichtigung festge-
stellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestim-
mungen des Code entspricht.

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung/
Erneuerungs-
besichtigung*: Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung/
Erneuerungs-
besichtigung*: Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen.

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

**BESTÄTIGUNG DER JÄHRLICHEN BESICHTIGUN-
GEN IN BEZUG AUF DIE IN ABSCHNITT 2.5 DIESER
ZEUGNISSES GENANNTEN FUNKANLAGEN**

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass bei einer nach Zif-
fer 1.6 des Code vorgeschriebenen Besichtigung festge-
stellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestim-
mungen des Code entspricht.

Erneuerungsbesichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Erneuerungsbesichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Erneuerungsbesichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

Jährliche Besichtigung Gezeichnet:
(Unterschrift des
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum

(Siegel beziehungsweise
Stempel der Behörde)

**BESTÄTIGUNG ÜBER DIE VERLÄNGERUNG DES
ZEUGNISSES**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen
des Code und dieses Zeugnis ist nach Ziffer 1.7.3 bis zum
..... als gültig anzuerkennen.

Gezeichnet:
 (Unterschrift des
 ermächtigten Bediensteten)
 Ort:
 Datum

(Siegel beziehungsweise
 Stempel der Behörde)

Anhang

**Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für
 Spezialschiffe (Form SPS)**

Dieses Verzeichnis ist fest mit dem Sicherheitszeugnis für
 Spezialschiffe zu verbinden

**AUSRÜSTUNGSVERZEICHNIS ZUR EINHALTUNG
 DES CODE ÜBER DIE SICHERHEIT VON SPEZIAL-
 SCHIFFEN**

1 Angaben zum Schiff

Name des Schiffes
 Unterscheidungssignal
 Anzahl der an Bord befindlichen Personen (ein-
 schließlich Fahrgäste) laut Zeugnis
 Mindestanzahl der an Bord befindlichen Personen
 mit vorgeschriebener Befähigung zum Bedienen
 der Funkanlagen

2 Nähere Angaben zu den Rettungsmitteln

1	Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorgesehen sind	.....
2	Gesamtzahl der Rettungsboote	Backbordseite	Steuorbordseite
	
2.1	Gesamtzahl der Personen, die von ihnen aufgenom- men werden können	.....
2.2	Anzahl der teilweise ge- schlossenen Rettungsboote (Regel III/31 und LSA - Code, Abschnitt 4.6)	.....
2.3	Anzahl der selbstauf- richtenden, teilweise ge- schlossenen Rettungsboote (Regel III/31 und LSA - Code, Abschnitt 4.8)	.....
2.4	Anzahl der vollständig ge- schlossenen Rettungsboote (Regel III/31 und LSA - Code, Abschnitt 4.9)	.....
2.5	Andere Rettungsboote	.....
2.5.1	Anzahl	.....
2.5.2	Art	.....
3	Anzahl der Motorrettungs- boote (innerhalb der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote)	.....

3.1	Anzahl der Rettungsboote, die mit Scheinwerfern ausgerüstet sind	.....
4	Anzahl der Bereitschafts- boote	.....
4.1	Anzahl der Bereitschafts- boote, die in der oben an- gegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote ent- halten sind	.....
5	Rettungsflöße	.....
5.1	Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind	.....
5.1.1	Anzahl der Rettungsflöße	.....
5.1.2	Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	.....
5.2	Flöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht erforderlich sind	.....
5.2.1	Anzahl der Rettungsflöße	.....
5.2.2	Anzahl der Personen, die von ihnen aufgenommen werden können	.....
6	Rettungsgeräte	.....
6.1	Anzahl der Geräte	.....
6.2	Anzahl der Personen, die von ihnen getragen werden können	.....
7	Anzahl der Rettungsringe	.....
8	Anzahl der Rettungs- westen	.....
9	Eintauchanzüge	.....
9.1	Gesamtzahl	.....
9.2	Anzahl der Anzüge, welche die Anforderungen für Rettungswesten erfüllen	.....
10	Anzahl der Wärmeschutz- hilfsmittel*	.....
11	Funkanlagen, die in Rettungsmitteln ver- wendet werden	.....
11.1	Anzahl der Radar- transponder	.....
11.2	Anzahl der UKW-Sprech- funkgeräte (Senden/ Empfangen)	.....

* Mit Ausnahme derjenigen, durch den LSA-Code in den Absätzen
 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 und 5.1.2.213 vorgeschrieben sind.

3 Nähere Angaben zu den Funkeinrichtungen

Benennung	Tatsächliche Regelung
1 Hauptanlagen
1.1 UKW-Funkanlage
1.1.1 DSC-Kodierer
1.1.2 DSC-Wachempfänger
1.1.3 Sprechfunk
1.2 GW-Funkanlage
1.2.1 DSC-Kodierer
1.2.2 DSC-Wachempfänger
1.2.3 Sprechfunk
1.3 GW/KW-Funkanlage
1.3.1 DSC-Kodierer
1.3.2 DSC-Wachempfänger
1.3.3 Sprechfunk
1.3.4 Fernschreibtelegrafie
1.4 Inmarsat-Schiffs-Erdfunkstelle
2 Zweite Alarmierungsmöglichkeit
3 Einrichtungen zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt
3.1 NAVTEX-Empfänger
3.2 EGC-Empfänger
3.3 KW-Fernschreibtelegrafie-Empfänger
4 Satelliten-EPIRB
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 Inmarsat
5 UKW-EPIRB
6 Schiffs-Radartransponder

4 Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft von Funkeinrichtungen (SOLAS-Regeln IV/15.6 und 15.7)

- 4.1 Dopplung von Geräten
- 4.2 Landseitige Instandhaltung
- 4.3 Instandhaltungsmöglichkeit auf See

5 Navigationssysteme und -ausrüstung im Einzelnen

- Benennung
- 1.1 Magnetregelkompass*
- 1.2 Magnetreservekompass*
- 1.3 Kreiselkompass*
- 1.4 Tochterkreiselkompass für Kursanzeige*
- 1.5 Tochterkreiselpeilkompass*
- 1.6 Kursregel- oder Bahnführungssystem*
- 1.7 Peildiopter oder Kompasspeileinrichtung*
- 1.8 Vorrichtung zur Korrektur von Kursen und Peilungen

- 1.9 Steuerkurstransmitter (THD)*
- 2.1 Amtliche Seekarten/Elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS)
- 2.2 Redundanz-Einrichtungen für ECDIS**
- 2.3 Nautische Veröffentlichungen
- 2.4 Redundanz-Einrichtungen für elektronische nautische Veröffentlichungen
- 3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem*,** ..
- 3.2 9-GHz-Radaranlage*
- 3.3 Zweite Radaranlage (3 GHz/9 GHz)**)*
- 3.4 Automatisches Radarbildauswertegerät (ARPA)*
- 3.5 Automatische Plotthilfe*
- 3.6 Zweite automatische Plotthilfe*
- 3.7 Elektronische Plotthilfe*
- 4 Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)
- 5.1 Schiffsdatenschreiber (VDR)**
- 5.2 Vereinfachter Schiffsdatenschreiber (S-VDR)**
- 6.1 Gerät zum Anzeigen der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung (durch das Wasser)* ..
- 6.2 Gerät zum Anzeigen der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Entfernung (über Grund in Vorausrichtung und seitliche Versetzung)*
- 6.3 Echolotanlage*
- 7.1 Anzeigegerät für die Ruderlage, Propellerdrehzahl, Steigung, Querstrahlruder, sowie deren Betriebszustand*
- 7.2 Gerät zum Anzeigen der Drehgeschwindigkeit* ...
- 8 Schallsignal-Empfangsanlage*
- 9 Telefon zum Notruderstand*
- 10 Tagsignalscheinwerfer*
- 11 Radarreflektor*
- 12 Internationales Signalbuch
- 13 Band III des IAMSAR - Handbuchs

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass dieser Bericht in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Berichts)

.....

(Tag der Ausstellung) (Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten der den Bericht ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

(VkBl. 2009 S. 84)

* Ausrüstungsalternativen, die diese Anforderungen erfüllen, sind gemäß Regel V/19 erlaubt und müssen zugelassen sein. Abweichende Ausrüstung ist anzugeben.

** Nichtzutreffendes streichen.