

(VkBl. 19/2009 Nr. 172 S. 675)

**Nr. 172 Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten (MSC.1/Circ. 1206 Rev.1)**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss erinnerte auf seiner 81. Tagung (10. bis 19. Mai 2006) daran, dass er auf seiner 75. Tagung (15. bis 24. Mai 2002) das Problem der unannehmbaren hohen Anzahl von Unfällen mit Rettungsbooten, in denen Besatzungsmitglieder verletzt wurden, manchmal tödlich, während sie an Übungen mit Rettungsbooten und/oder Inspektionen teilnahmen, erörtert hatte, und nahm zur Kenntnis, dass die meisten Unfälle unter die folgenden Kategorien fallen:
  - .1 Fehler an den unter Last auslösbaren Vorrichtungen,
  - .2 versehentliche Betätigung der unter Last auslösbaren Vorrichtungen,
  - .3 unsachgemäße Instandhaltung der Rettungsboote, Davits und Aussetzvorrichtungen,
  - .4 Fehler in der Nachrichtenübermittlung,
  - .5 Mangel an Vertrautheit mit den Rettungsbooten, Davits, Vorrichtungen und zugehörigen Bedienelementen,
  - .6 unsichere Praxis während der Übungen mit Rettungsbooten und Inspektionen, und
  - .7 Konstruktionsfehler bei anderen Vorrichtungen als unter Last auslösbaren Vorrichtungen.
- 2 Unabhängig von weiteren Erörterungen des Problems hat der Schiffssicherheitsausschuss das MSC/Rundschreiben 1049 über Unfälle mit Rettungsbooten angenommen, um Hersteller, Schiffseigner, Besatzungen und Klassifikationsgesellschaften auf Verletzungen von Personen und den Verlust von Menschenleben hinzuweisen, die als Folge unzulänglicher Arbeitsdurchführung bei Entwurf, Konstruktion, Instandhaltung und Betrieb von Rettungsbooten, den Davits und den zugehörigen Bedienelementen eintreten können, und ersucht alle Beteiligten dringend, notwendige Maßnahmen einzuleiten, um weitere Unfälle mit Rettungsbooten zu vermeiden. Der Schiffssicherheitsausschuss fordert die Vertragsregierungen auf,
  - .1 das Rundschreiben ihren Schiffahrtsverwaltungen, den einschlägigen Industrieorganisationen, Herstellern, Schiffseignern, Besatzungen und Klassifikationsgesellschaften zur Kenntnis zu bringen,
  - .2 die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, um weitere Unfälle mit Rettungsbooten bis zur Entwicklung geeigneter IMO-Richtlinien zu verhindern,
  - .3 sicherzustellen, dass
    - .3.1 die unter Last auslösbaren Vorrichtungen, die auf Schiffen unter ihrer Flagge verwendet werden, den Anforderungen der Absätze 4.4.7.6.2.2 bis 4.4.7.6.5 des LSA-Codes voll entsprechen,
    - .3.2 alle dazugehörigen Unterlagen für Instandhaltung und Einstellung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und zugehöriger Ausrüstung an Bord vorhanden sind,
    - .3.3 die Personen, die Inspektionen, Instandhaltungen und Einstellungen an Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und zugehöriger Ausrüstung durchführen, vollständig ausgebildet und mit diesen Aufgaben vertraut sind,
    - .3.4 die Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und zugehöriger Ausrüstung entsprechend den genehmigten, bewährten Verfahren durchgeführt wird,
    - .3.5 Übungen mit dem Rettungsboot in Übereinstimmung mit Regel III/19.3.3 SOLAS durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass das Schiffspersonal die Rettungsboote im Notfall sicher besetzen und aussetzen kann,
    - .3.6 die Grundsätze für Arbeits- und Gesundheitsschutz ebenso angewendet werden,
    - .3.7 Personen, die Instandhaltungen und Reparaturarbeiten durchführen, angemessen qualifiziert sind,
    - .3.8 Entlastungsstander nur für Instandhaltungszwecke benutzt werden dürfen und nicht während der Übungen,
    - .3.9 alle für den Entwurf und die Zulassung von Rettungsmitteln vorgeschriebenen Prüfungen entsprechend den von der Organisation entwickelten Richtlinien streng durchgeführt werden, um Konstruktionsfehler in einem frühen Stadium aufzuzeigen und zu bereinigen,

- .3.10 die Ausrüstung für Inspektionen und Instandhaltungen leicht zugänglich ist und unter rauen Betriebsbedingungen zusätzlich zu den erfolgreichen Typenprobungen dauerhaft erprobt ist,
- .3.11 die zulassenden Behörden oder Stellen genau auf eine ordnungsgemäße Arbeitsdurchführung und auf die Möglichkeiten des neuesten Stands der Technik achten, wenn sie Ausrüstung für die Zulassung bewerten, und
- 4 Schiffseigner angeregt werden, bei der Durchführung von Instandhaltungen und Reparaturarbeiten nur qualifiziertes Personal einzusetzen, möglichst vom Hersteller zertifiziertes Fachpersonal.
- 3 Die Vertragsregierungen werden weiterhin aufgefordert, bei der Durchführung der Vorschriften der Regel IX/4.3 SOLAS sicherzustellen, dass die vorstehenden Belange, soweit zutreffend, durch das System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen des Unternehmens erfasst werden.
- 4 Der Schiffssicherheitsausschuss erinnerte ferner daran, dass er auf seiner siebenundsiebzigsten Tagung (28. Mai bis 6. Juni 2003) unter Anerkennung der gewonnenen Erfahrungen seit der Annahme der Richtlinien für Inspektion und Instandhaltung von unter Last auslösbaren Heißhaken für Rettungsboote (MSC/Rundschreiben 614) auf seiner zweiundsechzigsten Tagung (24. bis 28. Mai 1993) und der Erkenntnis, dass die Anwendung der erweiterten und verbesserten Richtlinien zu einer Verringerung von Vorfällen mit Rettungsbootunfällen beitragen könnte, die Richtlinien für regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken (MSC/Rundschreiben 1093), die das MSC/Rundschreiben 614 ersetzte, angenommen hatte. Unter Beachtung der anschließenden Änderungen zu Kapitel III SOLAS und zum LSA-Code und nach erfolgter Prüfung der während seiner fünfzigsten Tagung gemachten Vorschläge des Unterausschusses „Feuerschutz“ hat der Schiffssicherheitsausschuss Änderungen der Richtlinien angenommen und wies ferner darauf hin, dass die für Rettungsboote entwickelten Anleitungen auch bei der regelmäßigen Wartung und Instandhaltung von Rettungsflößen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten sowie ihren Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken angewendet werden könnten.
- 5 Der Schiffssicherheitsausschuss erinnerte ferner daran, dass er auf seiner neunundsiebzigsten Tagung (1. bis 10. Dezember 2004) die Absicht des Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ gebilligt hatte, in Zusammenarbeit mit dem Unterausschuss „Normen für Ausbildung und Wachdienst“ weitere IMO-Anleitungen, wie im MSC/Rundschreiben 1049 dargestellt, zu entwickeln, und hat dementsprechend die in Anlage 2 wiedergegebenen Richtlinien über die Sicherheit während der Übungen zum Verlassen des Schiffes unter Verwendung von Rettungsbooten (MSC/Rundschreiben 1136) angenommen. Der Schiffssicherheitsausschuss wies ferner darauf hin, dass die für Rettungsboote entwickelten Richtlinien auch allgemeine Bedeutung für Notfallübungen mit anderen Rettungsmittelsystemen haben und beachtet werden sollen, wenn solche Übungen durchgeführt werden. In Verbindung mit MSC/Rundschreiben 1136 und unter Anerkennung der Notwendigkeit, eine zusammenfassende Darstellung notwendiger Maßnahmen für die sichere Durchführung eines simulierten Aussetzens von Frei-Fall-Rettungsbooten entsprechend Regel III/19.3.3.4 SOLAS vorzusehen, und nach erfolgter Prüfung der während seiner fünfundvierzigsten Tagung gemachten Vorschläge des Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ hat der Schiffssicherheitsausschuss ferner die im Anhang zu Anlage 2 wiedergegebenen Richtlinien für ein simuliertes Aussetzen von Frei-Fall-Rettungsbooten (MSC/Rundschreiben 1137) angenommen.
- 6 Nach erfolgter Prüfung der Notwendigkeit, mehrere der vorstehend behandelten Rundschreiben zu aktualisieren, und nach erfolgter Prüfung der während seiner fünfzigsten Tagung gemachten Vorschläge des Unterausschusses „Feuerschutz“, die zahlreichen Rundschreiben über die Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit Rettungsbooten zusammenzufassen, um den Seeleuten besser nützlich zu sein, hat der Schiffssicherheitsausschuss die Richtlinien für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken und die Richtlinien über die Sicherheit während der Übungen zum Verlassen des Schiffes unter Verwendung von Rettungsbooten, die in Anhang 1 beziehungsweise Anhang 2 des MSC/Rundschreibens 1206 wiedergegeben sind, angenommen.
- 7 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner sechsundachtzigsten Tagung (27. Mai bis 5. Juni 2009) die seitens des Unterausschusses „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf dessen zweiundfünfzigster Tagung vorgeschlagenen Änderungen der vorgenannten Richtlinien (Anhang 1 und 2 von MSC.1/Rundschreiben 1206) betreffend die Inspektion und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken angenommen. Die überarbeiteten Richtlinien sind in Anhang 1 und 2 dieses Rundschreibens wiedergegeben.
- 8 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Richtlinien so bald wie möglich in Kraft zu setzen und den Schiffseignern, Betreibern, mit der Überprüfung von Schiffen befassten Organisationen, Besatzungen, Besichtigern, Herstellern und allen anderen, die mit der Inspektion und Instandhaltung von Rettungsbooten, Rettungsflößen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten sowie ihren Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken befasst sind, zur Kenntnis zu bringen.
- 9 Dieses Rundschreiben ersetzt MSC/Rundschreiben 1049, MSC/Rundschreiben 1093, MSC/Rundschreiben 1136, MSC/Rundschreiben 1137 und MSC.1/Rundschreiben 1206

10 Nachfolgend werden die Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten gemäß der Anlagen 1 und 2 des MSC.1/Circ. 1206 Rev.1 bekannt gemacht.

Bonn, 7. Oktober 2009  
WS 23/62331.6/4-1-MS-Circ

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Uwe Lohmann

## Anlage 1

### Richtlinien für regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken

#### Allgemeines

- 1 Die Zielsetzung dieser Richtlinien ist die Einführung einer einheitlichen, sicheren und dokumentierten Durchführung einer regelmäßigen Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken.
- 2 Diese Richtlinien beziehen sich auf die Anwendung des ISM-Codes bezüglich regelmäßiger Wartung und Instandhaltung von Rettungsboot-Einrichtungen und müssen sich deshalb in den Vorkehrungen widerspiegeln, die für ein Schiff nach diesem Code entwickelt wurden.
- 3 Die allgemeinen Grundsätze dieser Richtlinien können auch auf die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsflößen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten sowie ihren Aussetzvorrichtungen und Heißhaken angewendet werden.
- 4 Ausführliche Anleitungen bezüglich einiger durch diese Richtlinien erfassten Verfahren stehen im Anhang zur Verfügung.

#### SOLAS-Regeln

- 5 Diese Richtlinien gelten für die nachfolgend aufgeführten Vorschriften:
  - .1 Regel III/20 SOLAS – Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen sowie
  - .2 Regel III/36 SOLAS – Anleitungen für die Instandhaltung an Bord.

#### Verantwortlichkeit

- 6 Das Unternehmen\* ist entsprechend Regel III/20 SOLAS verantwortlich für Wartung und Instandhaltung an Bord seiner Schiffe sowie für die Einführung und Durchführung der Vorschriften des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes während der Durchführung aller Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten.
- 7 Das Personal, welches die Wartung und Instandhaltung durchführt, ist entsprechend der Ermächtigung

nach dem in Absatz 10 angegebenen Verfahren verantwortlich für die Arbeitsausführung.

- 8 Das vorstehend genannte Personal ist auch für die Einhaltung der Vorschriften des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes verantwortlich.
- 9 Dienstleister, die eingehende Überprüfungen, Funktionsprüfungen, Reparaturarbeiten und Überholungen von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken durchführen, müssen gemäß MSC.1/Rundschreiben 1277 ermächtigt sein.

#### Zertifizierung

- 10 Falls diese Richtlinien eine Zertifizierung des Wartungspersonals fordern, ist eine derartige Zertifizierung in Übereinstimmung mit einem eingeführten Ausbildungs- und Autorisierungsverfahren gemäß MSC.1/Rundschreiben 1277 zu erteilen.

#### Qualifizierungsebene

- 11 Es sind wöchentliche und monatliche Inspektionen und routinemäßige Instandhaltungen entsprechend den Angaben in den Handbüchern für die Ausrüstung unter unmittelbarer Aufsicht eines leitenden Schiffsoffiziers in Übereinstimmung mit den Handbüchern durchzuführen.
- 12 Alle anderen Inspektionen, Wartungen und Reparaturen sind von einem Beauftragten des Herstellers oder einer Person durchzuführen, die sachgemäß ausgebildet und gemäß MSC.1/Rundschreiben 1277 für die auszuführende Arbeit zertifiziert ist.

#### Berichte und Aufzeichnungen

- 13 Alle Berichtsvordrucke und Checklisten sind ordnungsgemäß auszufüllen und von der Person zu unterzeichnen, welche die Inspektion und Instandhaltungsarbeiten vorgenommen hat; sie sind ebenfalls von einem Beauftragten des Unternehmens oder dem Kapitän zu unterzeichnen.
- 14 Berichte über Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und an Bord des Schiffes aufzubewahren.
- 15 Wenn Reparaturen, eingehende Überprüfungen und jährliche Wartung abgeschlossen worden sind, ist seitens des Dienstleisters, der die Arbeiten durchgeführt hat, unverzüglich eine Erklärung abzugeben, mit der bestätigt wird, dass die Rettungsbooteinrichtungen weiterhin einsatzbereit sind.

\*\*\*

#### Anhang zu Anlage 1

#### Besondere Verfahren für Instandhaltung und Wartung

##### 1 Allgemeines

- 1.1 Jede Inspektion, Wartung und Reparatur ist entsprechend den vom Hersteller oder von einer gemäß MSC.1/Rundschreiben 1277 ermächtigten anderen Stelle erstellten Handbüchern und der zugehörigen technischen Begleitdokumentation durchzuführen.

\* Im Sinne dieser Richtlinien gilt für den Ausdruck „Unternehmen“ die Begriffsbestimmung in Regel IX/1.2. SOLAS.

1.2 Ein vollständiger Satz von Wartungshandbüchern einschließlich der zugehörigen technischen Dokumentation nach Maßgabe von Absatz 1.1., die sich mit der Inspektion, Instandhaltung, Justierung und dem Wiederklarmachen von Rettungsbooten und zugehöriger Ausrüstung wie Davits und Heißhaken befassen, muss für die Verwendung bei allen Arbeitsvorgängen an Bord verfügbar sein.

1.3 Die Wartungshandbücher einschließlich der zugehörigen technischen Dokumentation nach Maßgabe von Absatz 1.1. müssen mindestens die folgenden Punkte umfassen und müssen regelmäßig überprüft und nach Bedarf aktualisiert werden.

## 2 Jährliche eingehende Überprüfung

2.1 Da die in der Checkliste aufgeführten Punkte für die wöchentliche bzw. monatliche Inspektion auch den ersten Teil der jährlichen eingehenden Überprüfung bilden, ist die Inspektion dieser Punkte in Anwesenheit des Beauftragten des Herstellers oder einer fachlich ausgebildeten und gemäß MSC.1/Rundschreiben 1277 für die durchzuführenden Arbeiten zertifizierten Person von der Schiffsbesatzung durchzuführen, wenn diese Überprüfung durchgeführt wird.

2.2 Inspektions- und Instandhaltungsberichte über Inspektionen und routinemäßige Instandhaltungen, die von der Schiffsbesatzung vorgenommen wurden, und die maßgeblichen Zeugnisse bzw. Bescheinigungen für Aussetzvorrichtungen und Ausrüstung müssen verfügbar sein.

### Rettungsboote

2.3 Die folgenden Punkte sind zu untersuchen und auf zufrieden stellenden Zustand und Funktion zu überprüfen:

- .1 Baulicher Zustand des Rettungsbootes einschließlich des Zustands der festen und losen Ausrüstung,
- .2 Maschine und Antriebssystem,
- .3 Sprinklersystem, soweit vorhanden,
- .4 Luftversorgungssystem, soweit vorhanden,
- .5 Manövriersystem,
- .6 Energieversorgungssystem, und
- .7 Lenzsystem.

### Heißhaken

2.4 Die folgenden Punkte sind auf zufrieden stellenden Zustand und Funktion nach der jährlichen Bremsprobe der Winde mit dem leeren Rettungsboot entsprechend Absatz 3.1 zu untersuchen:

- .1 Betätigung der Vorrichtung zum Klarmachen des Heißhakens,
- .2 übermäßiges Spiel (Toleranzen),
- .3 hydrostatisches Verriegelungssystem, soweit vorhanden,
- .4 Seile zum Schließen und Öffnen der Heißhaken,
- .5 Hakenbefestigung.

#### Anmerkungen:

- 1 Die Justierung und Instandhaltung von Heißhaken sind ein entscheidender Vorgang be-

züglich der Aufrechterhaltung der sicheren Handhabung des Rettungsbootes und der Sicherheit der Personen im Rettungsboot. Alle Inspektionen und Instandhaltungsarbeiten an dieser Ausrüstung sind deshalb mit äußerster Sorgfalt durchzuführen.

2 Am Heißhaken dürfen keine Instandhaltungsarbeiten oder Justierungen vorgenommen werden, während dieser Haken unter Last ist.

3 Für diesen Zweck dürfen Entlastungsständer verwendet werden; sie dürfen aber zu anderer Zeit nicht angebracht bleiben wie z. B. bei normaler Staustellung des Rettungsbootes und während der Trainingsübungen.

4 Der Heißhaken ist vor seiner Funktionsprüfung zu untersuchen. Nach seiner Funktionsprüfung und nach der dynamischen Bremsprobe der Winde ist der Heißhaken erneut zu untersuchen. Es ist besonders darauf zu achten, dass während der Bremsprobe der Winde, insbesondere an der Hakenbefestigung, keine Beschädigungen aufgetreten sind.

2.5 Funktionsprüfung des Auslösevorgangs unter Belastung:

.1 Das Rettungsboot ist so zu positionieren, dass es sich teilweise im Wasser befindet, die Masse des Bootes erheblich von den Läufern aufgenommen wird und das hydrostatische Verriegelungssystem, sofern vorhanden, nicht ausgelöst ist.

.2 Der unter Last auslösbare Heißhaken ist zu betätigen.

.3 Der unter Last auslösbare Heißhaken ist zurückzusetzen.

.4 Der Heißhaken und die Hakenbefestigung sind zu untersuchen, um sicherzustellen, dass der Heißhaken vollständig zurückgesetzt ist und keine Beschädigungen aufgetreten sind.

2.6 Funktionsprüfung des Auslösevorgangs ohne Belastung:

.1 Das Rettungsboot ist so zu positionieren, dass es sich vollständig im Wasser befindet.

.2 Der entlastete Heißhaken ist zu betätigen.

.3 Der unter Last auslösbare Heißhaken ist zurückzusetzen.

.4 Das Rettungsboot ist wieder in seine Staustellung einzuholen und einsatzbereit zu machen.

#### Anmerkung:

Vor dem Hieven ist zu untersuchen, ob der Heißhaken vollständig und richtig zurückgesetzt ist. Das endgültige Wiedereinholen des Rettungsbootes ist ohne Personen im Boot durchzuführen.

2.7 Funktionsprüfung des Auslösevorgangs von Freifall-Rettungsbooten:

.1 Die Einrichtungen für simuliertes Aussetzen sind entsprechend den Angaben in der Betriebsanleitung des Herstellers in Betrieb zu nehmen.

.2 Der Bediener muss auf dem Sitzplatz, von dem aus die Auslösevorrichtung betätigt werden muss, richtig sitzen und gesichert sein.

- .3 Die Auslösevorrichtung ist zu betätigen, um das Rettungsboot ablaufen zu lassen.
- .4 Das Rettungsboot ist wieder an seinen Aufstellungsort zurückzubringen.
- .5 Die vorstehenden Vorgänge nach .2 bis .4 sind unter Verwendung der Reserve-Auslösevorrichtung, sofern vorhanden, zu wiederholen.
- .6 Die Einrichtungen für simuliertes Aussetzen sind wieder zu entfernen.
- .7 Es ist zu überprüfen, dass das Rettungsboot am Aufstellungsort wieder klar zum Aussetzen ist.

#### Davits

- 2.8 Die folgenden Punkte sind auf zufrieden stellenden Zustand und Funktion zu untersuchen:
- .1 Baulicher Zustand des Davits, besonders im Bezug auf Korrosion, Ausrichtungsfehler, Deformationen und übermäßiges Spiel,
  - .2 Seile und Scheiben, mögliche Schäden wie Knicke und Korrosion,
  - .3 Schmierung der Seile, Scheiben und beweglichen Teile,
  - .4 Funktion der Endlagenschalter,
  - .5 Systeme mit gespeicherter Energie, und
  - .6 hydraulische Systeme.

#### Winde

- 2.9 Die folgenden Punkte sind auf zufrieden stellenden Zustand und Funktion zu untersuchen:
- .1 Öffnen und Inspizieren der Bremsvorrichtung,
  - .2 Austausch der Bremsbeläge, sofern erforderlich,
  - .3 Fernbedienungssystem,
  - .4 Energieversorgungssystem, und
  - .5 Windenfundament.

#### 3 Dynamische Bremsprobe der Winde

- 3.1 Die jährliche Funktionsprüfung ist vorzugsweise durch das Fieren des leeren Bootes durchzuführen. Wenn das Boot seine maximale Fiergeschwindigkeit erreicht hat und bevor das Boot in das Wasser eintaucht, ist die Bremse schlagartig anzuziehen.
- 3.2 Die alle fünf Jahre durchzuführende Funktionsprüfung ist durch Fieren des Bootes mit einer Last, die dem 1,1-fachen Gewicht des Überlebensfahrzeuges oder Bereitschaftsbootes und seiner vollen Besetzung und vollständigen Ausrüstung entspricht, durchzuführen, oder mit einer gleichwertigen Prüflast. Wenn das Boot seine maximale Fiergeschwindigkeit erreicht hat und bevor das Boot in das Wasser eintaucht, ist die Bremse schlagartig anzuziehen.
- 3.3 Anschließend an die Bremsprobe sind die Bremsbeläge und die beanspruchten Bauteile erneut zu untersuchen.

#### Anmerkung:

Bei der Beladung des Bootes sind Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, um sicherzustellen, dass die

Stabilität des Bootes durch die Auswirkung freier Oberflächen oder durch eine höhere Lage des Schwerpunkts nicht ungünstig beeinflusst wird.

#### 4 Überholung des unter Last auslösbaren Heißhakens

Die Überholung des unter Last auslösbaren Heißhakens umfasst:

- .1 Demontage des Heißhakens,
- .2 Prüfung bezüglich Toleranzen und Konstruktionsvorgaben,
- .3 Justierung des Heißhakens nach dem Zusammenbau,
- .4 Funktionsprüfung wie oben angegeben mit einer Last entsprechend Regel III/20.11.2.3, und
- .5 Untersuchung der wesentlichen Teile bezüglich Mängel und Risse.

#### Anmerkung:

Die Technik der zerstörungsfreien Prüfung kann geeignet sein.

\*\*\*

#### Anlage 2

#### Richtlinien über die Sicherheit während der Übungen zum Verlassen des Schiffes unter Verwendung von Rettungsbooten

##### 1 Allgemeines

##### 1.1 Einführung

1.1.1 Es ist wesentlich, dass die Seeleute mit den Rettungsmittelsystemen an Bord ihrer Schiffe vertraut sind und dass sie darauf vertrauen können, dass die für ihre Sicherheit vorgesehenen Systeme im Notfall funktionieren und wirksam sind. Um dieses zu erreichen, sind regelmäßige Übungen an Bord in bestimmten Zeitabständen erforderlich.

1.1.2 Die Ausbildung der Besatzung ist ein wichtiger Bestandteil der Übungen. Als Ergänzung zur anfänglichen landseitigen Ausbildung macht die Ausbildung an Bord die Besatzungsmitglieder mit den Systemen des Schiffes und den zugehörigen Verfahren für den Gebrauch, den Betrieb und die Übungen vertraut. Bei diesen Anlässen ist die Zielsetzung, angemessene Fähigkeiten der Besatzung zu entwickeln, um eine wirksame und sichere Verwendung der nach dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 vorgeschriebenen Ausrüstung zu ermöglichen. Die im SOLAS-Übereinkommen angegebenen Zeitvorgaben für das Verlassen eines Schiffes sind als zweitrangige Zielvorgabe anzusehen, wenn Übungen durchgeführt werden.

##### 1.2 Übungshäufigkeit

Die Erfahrung hat gezeigt, dass das häufige Durchführen von Übungen die Ziele fördert, die Besatzungen mit den Rettungsmittelsystemen an Bord ihrer Schiffe vertraut zu machen und ihr Vertrauen zu steigern, dass die Systeme im Notfall funktionieren und wirksam sind. Die Übungen geben der Besatzung die Gelegenheit, Erfahrungen

im Gebrauch der Sicherheitsausrüstung und im gemeinsamen Handeln zu erlangen. Die Befähigung, einen Notfall zu beherrschen und eine Situation zu bewältigen, wenn die Notwendigkeit besteht, das Schiff zu verlassen, muss gut eingeübt werden. Häufige Besatzungswechsel machen es jedoch mitunter schwierig zu gewährleisten, dass alle an Bord die Gelegenheit gehabt hätten, an Übungen teilzunehmen, wenn nur die minimal vorgeschriebenen Übungen durchgeführt werden. Deshalb bedarf es besonderer Überlegungen, bei Bedarf die Übungen zeitlich so zu planen, dass sichergestellt werden kann, dass alle an Bord eine frühe Gelegenheit haben, mit den Systemen an Bord vertraut zu werden.

### 1.3 Übungen müssen sicher sein

- 1.3.1 Übungen zum Verlassen des Schiffes sind so zu planen, zu organisieren und durchzuführen, dass die erkannten Gefahren minimiert werden und in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord sind.
- 1.3.2 Übungen bieten eine Gelegenheit nachzuweisen, dass das Rettungsmittelsystem arbeitsfähig ist und dass sämtliche zugehörige Ausrüstung an Ort und Stelle, in gutem Betriebszustand und einsatzbereit ist.
- 1.3.3 Bevor Übungen durchgeführt werden, ist zu überprüfen, ob das Rettungsboot und seine Sicherheitsausrüstung entsprechend den Wartungshandbüchern des Schiffes und der zugehörigen technischen Dokumentation instand gehalten worden ist sowie alle notwendigen vorbeugenden Maßnahmen getroffen worden sind. Abweichende Zustände von Abnutzung und Rissen oder Korrosion sind dem verantwortlichen Offizier unverzüglich mitzuteilen.

### 1.4 Betonung des Lernens

Übungen sind mit der Betonung auf das Lernen durchzuführen und als Lernprozess anzusehen, und nicht nur als eine Aufgabe zur Erfüllung einer Vorschrift zur Durchführung von Übungen. Ungeachtet ob sie nach dem SOLAS-Übereinkommen vorgeschriebene Notfallübungen oder zusätzliche besondere Übungen sind, die zur Verbesserung der Befähigung der Besatzungsmitglieder durchgeführt werden; sie sind bei sicherer Geschwindigkeit durchzuführen. Während der Übungen ist besonders darauf zu achten, dass sich jeder mit seinen Aufgaben und der Ausrüstung vertraut macht. Falls notwendig, sind während der Übungen Pausen einzulegen, um besonders schwierige Elemente zu erklären. Die Erfahrung der Besatzung ist ein wichtiger Faktor zur Ermittlung der Zeit, wie schnell eine Übung oder bestimmte Teile einer Übung durchgeführt werden sollen.

### 1.5 Planung und Organisation der Übungen

- 1.5.1 Das SOLAS-Übereinkommen von 1974 schreibt vor, dass Übungen, soweit durchführbar, so durchzuführen sind, als handle es sich tatsächlich um einen Notfall.\* Das bedeutet, dass, soweit

möglich, die gesamte Übung durchzuführen ist. Wichtig ist, dass gleichzeitig sichergestellt sein muss, dass die Übung in jeder Hinsicht sicher durchgeführt werden kann. Infolgedessen bedürfen Teile der Übung, die unnötige Gefahren mit sich bringen können, einer besonderen Beachtung oder sie können von der Übung ausgeschlossen werden.

- 1.5.2 Bei der Vorbereitung einer Übung haben die Verantwortlichen die Bedienungsanleitung des Herstellers durchzusehen, um zu gewährleisten, dass eine geplante Übung richtig durchgeführt wird. Die Verantwortlichen für die Übung müssen gewährleisten, dass die Besatzung mit den in der Bedienungsanleitung für das Rettungsmittelsystem vorgesehenen Anleitungen vertraut ist.
- 1.5.3 Die vermittelten Fähigkeiten im Zuge einer Übung sind zu dokumentieren und in einer nachfolgenden Bordbesprechung zur Übung sowie in die Planung der nächsten Übung aufzunehmen.
- 1.5.4 Das Fieren eines Bootes mit voller Besetzung ist ein Beispiel einer Teilübung, die in Abhängigkeit von den Umständen eine unnötige Gefahr mit sich bringen kann. Derartige Übungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn besondere Vorsichtsmaßnahmen beachtet werden.

## 2 Übungen zum Verlassen des Schiffes

### 2.1 Einführung

Es ist wichtig, dass die Besatzung, welche die Sicherheitsausrüstung an Bord bedient, mit der Funktion und der Bedienung solcher Ausrüstung vertraut ist. Das SOLAS-Übereinkommen von 1974 schreibt vor, dass an Bord ausreichend detaillierte Ausbildungshandbücher und Anleitungen des Herstellers mitzuführen sind, die für die Besatzung leicht verständlich sind. Solche Handbücher und Anleitungen des Herstellers müssen für jedermann an Bord zugänglich sein und während der Übungen beachtet und genau befolgt werden.

### 2.2 Anweisungen an den Schiffseigner

- 2.2.1 Der Schiffseigner hat sicherzustellen, dass neue Sicherheitsausrüstung an Bord der Schiffe des Unternehmens entsprechend den Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und des Internationalen Rettungsmittel-(LSA)-Codes zugelassen und installiert worden ist.
- 2.2.2 Handlungsanweisungen für die Durchführung sicherer Übungen sind in das System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS – Safety Management System) der Schifffahrtsunternehmen aufzunehmen. Detaillierte Handlungsanweisungen für Teilübungen, die eine besondere Gefahr mit sich bringen, müssen nachweislich bei der Arbeitsplatzbeschreibung für die entsprechende Rettungsmittelausrüstung vorhanden sein.
- 2.2.3 Personal, das Instandhaltungen und Reparaturarbeiten an Rettungsbooten durchführt, muss entsprechend qualifiziert sein.\*

\* Auf Regel III/19.3.1 SOLAS wird verwiesen.

\* Auf die Richtlinien für regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken (siehe Anlage 1) wird verwiesen.

### 2.3 Mittels Läufern gefierte Rettungsboote

- 2.3.1 Während der Übungen müssen die Verantwortlichen hinsichtlich möglicher gefährlicher Zustände und Situationen sensibilisiert sein und die geeigneten Gegenmaßnahmen der verantwortlichen Person zur Kenntnis bringen. Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge an den Schiffseigner, die Verwaltung und die Hersteller der Systeme sind wichtige Beiträge des Schiffssicherheitssystems.
- 2.3.2 Werden Übungen mit einem mit Personen besetzten Rettungsboot durchgeführt, wird empfohlen, dass das Boot zuerst ohne Personen an Bord gefiert und wiedereingeholt wird, um festzustellen, ob die Vorrichtungen einwandfrei funktionieren. Danach ist das Boot nur mit der Anzahl von Personen an Bord zu Wasser zu lassen, die für die Bedienung des Bootes erforderlich sind.
- 2.3.3 Um zu verhindern, dass sich Laschings oder Zurrungen miteinander vertörnen, ist vor dem Ausschwingen der Davits zu kontrollieren, ob diese einwandfrei gelöst sind.

### 2.4 Freifall-Rettungsboote

- 2.4.1 Die monatlichen Übungen mit Freifall-Rettungsbooten sind entsprechend den Anleitungen des Herstellers durchzuführen, so dass die Personen, die in einem Notfall in das Boot einsteigen müssen, für die Besetzung des Bootes ausgebildet sind, ihren Sitzplatz ordnungsgemäß einnehmen und den Sicherheitsgurt anlegen und auch dahingehend unterwiesen werden, wie sie sich während des Aussetzens in die See zu verhalten haben.
- 2.4.2 Wenn das Rettungsboot als Teil einer Übung im freien Fall ausgesetzt wird, so ist dieses mit der minimalen Anzahl von Personen durchzuführen, die für das Manövrieren des Bootes im Wasser und seine Wiedereinholung erforderlich sind. Der Wiedereinholungsprozess ist unter Berücksichtigung des hohen Risikos dieses Vorganges mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Sofern durch das SOLAS-Übereinkommen gestattet, ist ein simuliertes Aussetzen entsprechend den Anleitungen des Herstellers unter gebührender Beachtung der Richtlinien für ein simuliertes Aussetzen von Freifall-Rettungsbooten im Anhang durchzuführen.

#### Anhang zu Anlage 2

#### Richtlinien für ein simuliertes Aussetzen von Freifall-Rettungsbooten

##### 1 Begriffsbestimmung

Simuliertes Aussetzen ist eine Möglichkeit für die Besatzung, das Lösen des Freifall-Rettungsbootes aus seiner Halterung für den freien Fall zu trainieren und die einwandfreie Funktion des Auslösesystems ohne Aussetzen des Bootes in die See zu überprüfen.

##### 2 Zweck und Anwendungsbereich

Der Zweck dieser Richtlinien ist, eine zusammenfassende Darstellung notwendiger Maßnahmen für die sichere Durchführung eines simulierten Aussetzens vorzusehen. Diese Richtlinien sind allgemein

gehalten; die Bedienungsanleitung des Herstellers für Rettungsboote ist immer heranzuziehen, bevor ein simuliertes Aussetzen vorgenommen wird. Simuliertes Aussetzen darf nur mit Rettungsbooten und Aussetzvorrichtungen durchgeführt werden, die dafür konzipiert sind und für die der Hersteller Anleitungen bereitgestellt hat. Simuliertes Aussetzen ist unter der Aufsicht eines verantwortlichen Offiziers durchzuführen, der Erfahrungen mit solchen Vorgängen hat.

### 3 Ablauf eines simulierten Aussetzens

- 3.1 Überprüfung der Ausrüstung und der Dokumentation, um sicherzustellen, dass alle Bestandteile des Rettungsbootes und der Aussetzvorrichtung in gutem Betriebszustand sind.
- 3.2 Sicherstellung, dass die vom Hersteller mitgelieferte(n) Rückhaltevorrichtung(en) für simuliertes Aussetzen eingebaut und gesichert sind, und dass die Freifall-Auslösevorrichtung vollständig und einwandfrei verriegelt ist.
- 3.3 Einrichtung und Aufrechterhaltung einer guten Sprechverbindung zwischen der beauftragten Bootsbesatzung und der verantwortlichen Person.
- 3.4 Entriegelung der Laschings, Zurrungen usw., die für die seefeste Sicherung des Rettungsbootes oder für die Instandhaltung installiert sind, mit Ausnahme derjenigen, die für den simulierten Freifall erforderlich sind.
- 3.5 Besetzung des Rettungsbootes durch die teilnehmenden Besatzungsmitglieder und Anlegen der Sicherheitsgurte unter Aufsicht der verantwortlichen Person.
- 3.6 Alle Besatzungsmitglieder mit Ausnahme der beauftragten Bootsbesatzung verlassen das Rettungsboot. Die beauftragte Bootsbesatzung bereitet das Rettungsboot für das Aussetzen im freien Fall vor und sichert sich auf ihren Sitzplätzen für den Aussetzvorgang.
- 3.7 Die beauftragte Bootsbesatzung aktiviert die Auslösevorrichtung, wenn sie durch die verantwortliche Person aufgefordert wird. Sicherstellung, dass die Auslösevorrichtung einwandfrei arbeitet und, sofern zutreffend, das Rettungsboot die Ablaufbahn so weit hinunterrutscht, wie es in den Anleitungen des Herstellers angegeben ist.
- 3.8 Wiederaufnahme des Rettungsbootes an seine Stauung unter Verwendung der vom Hersteller mitgelieferten Vorrichtungen und Sicherstellung, dass die Freifall-Auslösevorrichtung vollständig und einwandfrei verriegelt ist.
- 3.9 Wiederholung des Vorgangs ab Absatz 3.7 unter Verwendung der Reserve-Auslösevorrichtung, sofern vorhanden.
- 3.10 Die beauftragte Bootsbesatzung verlässt das Rettungsboot.
- 3.11 Sicherstellung, dass das Rettungsboot in seine normale Stauung zurückgebracht wurde. Entfernung aller Vorrichtungen für das Festhalten und/oder das Wiederzurückbringen, die nur für den simulierten Aussetzvorgang verwendet wurden.

(VkBl. 2009 S. 675)