

(VkBl. 5/37/2017)

Nr. 37 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 16. Februar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Circ.1532
6. Juni 2016

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner sechszwanzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2016), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion bei seiner dritten Tagung, die in der Anlage wiedergegebenen „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ angenommen, um zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS zu geben.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden Überarbeiteten Richtlinien auf am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und die Eigner von Fahrgastschiffen, Betreiber und alle anderen beteiligten Parteien auf sie aufmerksam zu machen.

Anlage

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

Allgemeines

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner gemäß Regel II-1/8-1.3.1 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereinbruch verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Auch müssen Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit landseitiger Unterstützung verfügbar sein, um dem Kapitän Informationen zur nach einer Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.

- 2 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit der landseitigen Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Zusätzlich muss die landseitige Unterstützung auch in der Lage sein, dem Kapitän Informationen zur nach der Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 3 Die Stabilitätsrechner müssen Software verwenden, die über folgende Fähigkeiten verfügt:

Verwendung des Beladungszustands vor der Beschädigung, Software zur Berechnung der nach einem beliebigen Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität durch die Verarbeitung sowohl von manuell eingegebenen Daten als auch von solchen aus Sensormessungen, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen unter Verwendung eines präzisen und detaillierten Rechenmodells des gesamten Schiffskörpers einschließlich Aufbauten und Anhängen, allen innen gelegenen Abteilungen und Tanks usw., zusammen mit nach oben bzw. nach unten führenden Durchströmöffnungen, Querflutungseinrichtungen, Fluchtwege, Schiffsprofil und dem Status wasserdichter Türen (d. h. offen oder geschlossen) zu errechnen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei eigenständige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über die landseitige Unterstützung oder jeweils ein bordeigener und landseitiger), die zum Empfangen und Verarbeiten der zur Lieferung von Betriebsinformationen an den Kapitän notwendigen Daten in der Lage sind.
- 5 Das bordeigene System muss über eine unterbrechungsfreie Energieversorgung (USV) verfügen, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Not-schalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Dem System muss vorab ein detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers einschließlich der Anhänge, aller Abteilungen, Tanks und der relevanten, in der Leckrechnung berücksichtigten Teile der Aufbauten, Windprofil, der nach unten und nach oben führenden Durchströmöffnungen, der Querflutungseinrichtungen und der Fluchtwege gespeichert werden. Jedem Innenraum muss seine Standardflutbarkeit gemäß Regel II-1/7-3 zugeordnet werden, sofern nicht ein präziserer Wert für die Flutbarkeit errechnet wurde.
- 7 Das System muss die aktuellsten genehmigten Angaben zum Leerschiffsgewicht und zum Gewichtsschwerpunkt verwenden.
- 8 Einzelheiten der Leckstelle(n) und -ausdehnung(en) oder der beschädigten Abteilungen müssen von der Besatzung des Schiffes manuell eingegeben werden und mit Daten von elektronischen Sensoren wie z. B.

Tiefgangsmessern, Tankfüllstandsvorrichtungen, Anzeigen für wasserdichte Türen und Flutungsniveausensoren kombiniert werden.

- 9 Wenn davon auszugehen ist, dass ein Sensor oder mehrere Sensoren fehlerhaft ist bzw. sind oder beschädigt wurde(n), muss die Schiffsbesatzung in der Lage sein, die Sensordaten mit manuellen Daten zu überschreiben. Das System muss der Bedienperson klar anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, manuell überschrieben wurde.
- 10 Das System muss immer auf den aktuellen Beladungszustand aktualisiert werden, der die Grundlage jeglicher Leckstabilitätsberechnung bildet.

Berechnungsmethoden

Das System muss:

- 11 Software (siehe Absatz 3) verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität in der Folge eines jeden tatsächlichen Wassereintrichs in der Lage ist, einschließlich solcher mit unzusammenhängenden Lecks in mehreren Abteilungen,
- 12 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden, wie er im Modus für den Routinebetrieb ermittelt wurde,
- 13 zur Berücksichtigung der auf das Schiff wirkenden Momente in der Lage sein, wie z. B. solcher durch Wind, das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die Verschiebung von Ladung und die Umplatzierung von Fahrgästen,
- 14 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung der in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen Methode berücksichtigen, aber die manuelle Eingabe der Windgeschwindigkeit bzw. des Winddrucks zulassen, falls der Druck vor Ort wesentlich davon abweicht ($P = 120 \text{ N/m}^2$ entspricht Beaufort 6; ungefähr $13,8 \text{ m/s}$ oder 27 Knoten),
- 15 zur Abschätzung der Auswirkung offener wasserdichter Türen in Hauptschotten auf die Stabilität in der Lage sein,
- 16 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintrichs möglichen Schadens- und Stabilitätsszenarien zu verwenden. Dies darf nicht die Fähigkeit des bordeigenen Rechners oder der landseitigen Unterstützung beeinträchtigen, die tatsächliche Lage zu überwachen und Betriebsinformationen an den Kapitän zu liefern.

Datenausgabe

- 17 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch darstellen. Es muss auch die folgenden Informationen liefern: Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern), Trimm, Krängungswinkel, den maximalen aufrichtenden Hebelarm, den Umfang der Hebelarmkurve, den Winkel, bei dem die Stabilität endet, die Winkel, bei denen Öffnungen, durch die Wasser einströmt, eintauchen und die Winkel, bei denen Fluchtwege eintauchen.

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen – Seite 2 von 3

- 18 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der von der Schiffsbesatzung oder der landseitigen Unterstützungsgruppe gelieferten Informationen muss mit dem Format und den Maßeinheiten des genehmigten Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen. Die Ausgabedaten müssen innerhalb der Toleranzen liegen, die in den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (Rundschreiben MSC.1/Circ.1229) festgelegt sind.
- 19 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserlinienebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.

Weitere Gesichtspunkte

- 20 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit der die Schiffsbesatzung vollkommen vertraut ist. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 21 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems, einschließlich der Verbindungen für die Verständigung mit der landseitigen Unterstützung, sachkundig sein. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 22 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Zeugnisses des Schiffes bestehen.
- 23 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit angemessen qualifiziert sind; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 24 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d.h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, einschließlich des Schadens an Schiffsverbänden, wie angewiesen möglich ist).

Festigkeit

- 25 Das System muss zu einer in beiden Richtungen wirksamen Verständigung mit der landseitigen Gruppe mit einer vereinbarten Methode zur Beschreibung und Übermittlung von Einzelheiten zum Versagen und/oder zur Schwächung von Schiffsverbänden in der Lage sein.
- 26 Die Festigkeitsgesichtspunkte des landseitigen Rechners müssen den Anforderungen einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

Ro-Ro Fahrgastschiffe

- 27 Die Software muss über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck (water accumulation on deck (WOD)) verfügen.

Zulassung und Prüfung

- 28 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn genehmigt und regelmäßig anhand validierter, auf einer Anzahl von Beladungs-/Beschädigungsszenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch beruhenden Prüfbedingungen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert wurden.

Beschränkungen des Systems

- 29 Das System ist nicht dafür vorgesehen, Zwischenzustände asymmetrischer Flutung zu berechnen, bei denen das Schiff durch das plötzliche Eindringen von Leckwasser kentern könnte, bevor die Zeit für die Entfaltung der Wirkung von Maßnahmen zum Flutungsausgleich ausreicht.
- 30 Das System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffsbewegungen im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.

Gleichwertiger Ersatz

- 31 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän nach einem Wassereintritt getroffen werden, wenn sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(VkBli. 2017 S. 206)