

(VkBf. 2/27/2018)

Nr. 27 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1502, „Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 03. Januar 2018
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1502, „Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Rundschreiben 1502
vom 11. Juni 2015

Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner fünf- undneunzigsten Tagung (3. bis 12. Juni 2015) im Hinblick auf eine Erleichterung der umfassenden und einheitlichen Durchführung der Prüfung von Ladeöltanks, wenn diese unter Leitung des Kapitäns in Übereinstimmung mit dem Internationalen Code für ein erweitertes Programm von Untersuchungen während der Besichtigungen von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011) durchgeführt wird, der *Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns*, die in der Anlage wiedergegeben ist, zugestimmt.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, dieses Rundschreiben allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns

1 Einleitung

- 1.1 Der *Internationale Code für ein erweitertes Programm von Untersuchungen während der Besichtigungen von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011)* wurde am 30. November 2011 mit Entschliebung A.1049(27) angenommen und anschließend durch Änderungen der Regel XI-1/2 SOLAS (Entschliebung MSC.325(90)), die am 1. Januar 2014 in Kraft getreten sind, verbindlich gemacht. Diese Regel schreibt vor, dass Massengutschiffe und Öltankschiffe, wie im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in der jeweils geltenden Fassung definiert, einem erweiterten Programm von Untersuchungen in Übereinstimmung mit dem ESP-Code 2011 zu unterziehen sind. Das erweiterte Programm von Untersuchungen ist während der nach Regel I/10 SOLAS vorgeschriebenen Besichtigungen durchzuführen.
- 1.2 Diese Anleitung informiert und berät über technische und formelle Angelegenheiten in Bezug auf die vorgeschriebene Prüfung von Ladeöltanks, wenn diese unter Leitung des Kapitäns entsprechend dem ESP-Code 2011 vorgenommen wird.
- 1.3 Wenn sich das Schiff auf einer Schiffswert befindet oder unter Aufsicht des Besichtigers bzw. der Besichtiger der Verwaltung/anerkannten Organisation (RO) befindet, ist die Prüfung der Ladetanks unter Leitung und in Anwesenheit des Besichtigers bzw. der Besichtiger der Verwaltung/anerkannten Organisation durchzuführen. Es ist zu beachten, dass alle an Ladetanks angrenzenden Ballasttanks durch die Besichtiger der Verwaltung/anerkannten Organisation geprüft werden müssen.

2 Zweck und Geltungsbereich

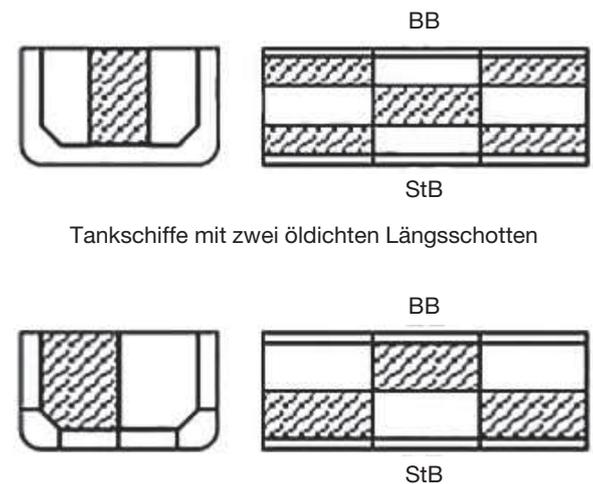
- 2.1 Diese Anleitung ist als eine Empfehlung für Verwaltungen/anerkannten Organisationen, Kapitäne und Besatzungen ausgearbeitet, um ein allgemeines Verständnis für das Verfahren zur Prüfung von Ladeöltanks, wenn dieses unter Leitung des Kapitäns vorgenommen wird, zu erleichtern.
- 2.2 Dieses Verfahren gilt für alle Öltankschiffe, auf die der ESP-Code 2011 anwendbar ist.

3 Prüfung von Ladeöltanks

- 3.1 Die Mindestanforderungen für die Prüfung von Ladetanks bei einer Erneuerungsbesichtigung sind im ESP-Code 2011 Anlage B Teile A und B, jeweils in Absatz 2.6.4 und Anlage 3, vorgegeben.
- 3.2 Prüfungen der Ladeöltanks, die nach diesem Verfahren durchgeführt werden, müssen der Zufriedenheit des Kapitäns entsprechen.
- 3.3 Die Begrenzungen von Ladetanks sind mit Flüssigkeit bis zum höchsten Punkt, bis zu dem die Flüssigkeit unter Betriebsbedingungen ansteigt, zu prüfen. Der Mindestumfang der zu prüfenden Schotte muss sich in Übereinstimmung mit den Anforderungen im ESP-Code 2011 Anlage B Teile A und B, jeweils Anlage 3, befinden.
- 3.4 Die Prüfung der Begrenzungen von Ladetanks, die von der Besatzung des Schiffes unter Leitung des Kapitäns durchgeführt werden, können vom Besichtigter unter der Voraussetzung anerkannt werden, dass die folgenden Bedingungen eingehalten werden:
- .1 Das Tankprüfverfahren, welches die Füllhöhen, die zu befüllenden Tanks und die zu prüfenden Begrenzungen genau angibt, ist vom Eigner eingereicht und von der Verwaltung oder anerkannten Organisation vor der Durchführung der Prüfung überprüft worden;
 - .2 es gibt keine Aufzeichnung über Leckage, Verformung oder erhebliche Korrosion, welche die bauliche Unversehrtheit des Tanks beeinträchtigen würde;
 - .3 die Tankprüfung ist in einem Erneuerungsbesichtigungs-Zeitfenster von nicht mehr als drei Monaten vor dem Datum der Besichtigung, an dem die generelle Besichtigung oder die Nahbesichtigung abgeschlossen wird, zufriedenstellend durchgeführt worden.
 - .4 die zufriedenstellenden Ergebnisse der Prüfung sind im Schiffstagebuch eingetragen; und
 - .5 der innere und äußere Zustand der Tank-Begrenzungen und die zugehörige Konstruktion werden zum Zeitpunkt der generellen Besichtigung und der Nahbesichtigung vom Besichtigter als zufriedenstellend befunden.
- 3.5 „Nicht bestandene Prüfung“: Wenn das Ergebnis der Tankprüfung bauliche Schäden oder Leckagen ergibt, muss die Flaggenstaat-Verwaltung/ anerkannte Organisation mit sofortiger Wirkung benachrichtigt werden und ein Bordbesuch eines Besichtigers bzw. von Besichtigern der Verwaltung/ anerkannten Organisation veranlasst werden.

4 Verfahren für die Prüfung von Ladeöltanks

- 4.1 Um die Anforderungen für Ladeöl-Druckprüfungen einzuhalten, muss der nachfolgende Abschnitt 4.2 oder 4.3 abgeschlossen sein.
- 4.2 Festigkeitsprüfung unter Verwendung von Ladeöl**
- 4.2.1 Die erforderliche Bedingung der Druckprüfung muss sich in Übereinstimmung mit dem von der Verwaltung/ anerkannten Organisation überprüften Tankprüfverfahren befinden (ESP-Code 2011 Anlage B Teile A und B, jeweils Absatz 2.6.1.1), darf jedoch nicht geringer als das in vorstehendem Absatz 3.3 vorgegebene Minimum sein.
- 4.2.2 Um die entsprechenden Begrenzungen zu prüfen, kann das Schiff in Form eines Schachbrettmusters beladen sein (Abbildung 1), sodass jedes Ladetank-Innenschott einer Druckhöhe einer vollen Ladung ausgesetzt ist, vorausgesetzt, dass der beabsichtigte Beladungs- und Stabilitätszustand überprüft und vom Kapitän bestätigt ist.
- 4.2.3 Im Schiffstagebuch ist zu bestätigen, dass die Maßnahmen in Absatz 4.2.2 und nachstehendem Abschnitt 4.3 erfolgreich ausgeführt worden sind, und dieses muss vom Kapitän unterschrieben sein.



Tankschiffe mit zwei öldichten Längsschotten

Tankschiffe mit einem öldichten Mittellängsschott

Abbildung 1 – „Gestaffelte Prüfung“ – Schachbrettmuster

4.3 **Kombinierte Festigkeits- und Dichtheitsprüfungen unter Verwendung von Ballastwasser**

Sofern hinsichtlich des Betriebes des Schiffes praktisch durchführbar, ist es zulässig, kombinierte Festigkeits- und Dichtheitsprüfungen unter Verwendung von Ballastwasser durchzuführen, vorausgesetzt, dass die zutreffenden Anforderungen in vorstehendem Abschnitt 4.2 eingehalten werden und die entsprechenden Tank-Begrenzungen für eine Untersuchung zugänglich sind. Die Begrenzungen und zugehörigen Schweißnähte zwischen dem gerade geprüften Tank und den angrenzenden Ladeöltanks müssen vollständig untersucht werden, um sicherzustellen, dass es an keiner Stelle Anzeichen von Wasserleckagen an den Begrenzungen gibt.

4.4 **Allgemeines**

Wasserballasttanks einschließlich der Begrenzungen, die den Ladetanks zugewandt sind, sind in Übereinstimmung mit dem ESP-Code 2011 zu prüfen. Diese Prüfungen sind zu beaufsichtigen und alle Begrenzungen sind vom teilnehmenden Besichtigter der Verwaltung/anerkannten Organisation zu kontrollieren.

4.5 **Sicherheit**

Eine sorgfältige Beachtung ist den Überarbeiteten Empfehlungen zum Begehen geschlossener Räume an Bord von Schiffen (Entschließung A.1050(27)) zu geben.

5 **Untersuchungen, Bewertung und Berichte des Kapitäns**

5.1 **Allgemeines**

Die folgenden Absätze beschreiben die Tätigkeiten, die vom Kapitän verlangt werden, wenn die Untersuchungen der Begrenzungen des Tanks, der einer Wasserdruckprüfung ausgesetzt ist, durchgeführt werden. Alle Sicherheitsvorkehrungen und -einrichtungen (Beleuchtung, Lüftung usw.) müssen entsprechend der Dokumentation des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS) des Schiffes und dem von der Verwaltung/anerkannten Organisation genehmigten Ladeöltank-Tankprüfverfahren erbracht werden.

5.2 **Zu untersuchende Stellen**

5.2.1 Alle Begrenzungen der gerade geprüften Ladeöltanks müssen von Stellen außerhalb der Ladetank-Begrenzungen untersucht werden. Die Begrenzungen von üblich geformten Tanks sind gebildet aus:

- .1 einem hinteren Querschott und zugehörigen Bauteilen;
- .2 einem vorderen Querschott und zugehörigen Bauteilen;
- .3 zwei Längsschotten und relevanten zugehörigen Bauteilen; und
- .4 einer Innenboden-Beplattung und zugehörigen Bauteilen.

5.2.2 Jede dieser Begrenzungen ist die relevante Trennfläche zwischen dem gerade geprüften Ladeöltank und:

- .1 einem anderen Ladeöltank, oder
- .2 einem Ballasttank/dem Doppelboden, oder
- .3 einem Brennstofftank, oder
- .4 einem Leerraum oder Pumpenraum.

5.2.3 Die Untersuchung dient dem Nachweis, dass:

- .1 die Beplattung und die Strukturen jeder Begrenzung nicht durch offensichtliche geometrische Schäden betroffen sind, wie beispielsweise Durchbiegung/Ausbeulung der Bauteile, welche die Beplattung der Begrenzungen unterstützen, bei hydrostatischer Belastung; und
- .2 die Dichtheit jeder Begrenzung nicht beeinträchtigt ist, d. h. es dürfen keine Leckagen irgendwo auf der Oberfläche der Begrenzung auftreten, insbesondere an den Schweißverbindungen, welche die Platten miteinander verbinden und welche die Begrenzung selbst bilden.

5.2.4 Jede Begrenzung muss genau untersucht werden, alle fehlerhaften Punkte aus den beiden vorstehenden Kategorien sind aufzuzeichnen.

5.3 **Berichte**

5.3.1 Nach der Untersuchung aller Begrenzungen, die den gerade geprüften Ladetank umschließen, muss der Kapitän die Ergebnisse der Untersuchung auf einfache Art und Weise aufzeichnen. Der Bericht muss im Schiffstagebuch dokumentiert sein und alle relevanten Daten enthalten:

- .1 Kennzeichnung des Tanks, der einer Prüfung unterzogen wurde;
- .2 Kennzeichnung der Räume, die den Ladetank umgeben, der einer Prüfung unterzogen wurde;
- .3 Datum, Zeit und Ort der Prüfung;
- .4 Beladungszustand des Schiffes während der Prüfung, einschließlich Trimm des Schiffes; und
- .5 Ergebnis der während der Prüfung durchgeführten Untersuchungen.

Der Bericht muss an Bord für die Kenntnisnahme des teilnehmenden Besichtigers bzw. der teilnehmenden Besichtigter der Verwaltung/anerkannten Organisation aufbewahrt werden.

5.3.2 Wenn keine Mängel festgestellt oder bemerkt worden sind, kann die Prüfung des Ladeöltanks als zufriedenstellendes Ergebnis angesehen werden.

(VkB.I. 2018 S. 107)