

Zum 01. Juli 2014 sind die neuen Sicherheitsbestimmungen der **IMO** (International Maritime Organisation) **SOLAS III / 17-1** in Kraft getreten. Sie regeln für die Seeschifffahrt die Maßnahmen zur Rettung von Personen aus dem Wasser:

„1 *All ships shall have ship-specific plans and procedures for recovery of persons from the water, taking into account the guidelines developed by the Organisation. The plans and procedures shall identify the equipment intended to be used for recovery purposes and measures to be taken to minimize the risk to shipboard personal involved in recovery operations. ....*” Chapter III LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS (MSC 91/22/Add.1 Annex 2, page 7)

Im FLAGGENSTAATS ZIRKULAR Nr: 01/2014 der Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr heißt es hierzu:

“Grundsätzliche Erklärung der deutschen Schiffssicherheitsbehörde zur **ZULASSUNG von Personenrettungsgeräten: Gesetzliche Bestimmungen / Anforderungen: Neue SOLAS Regel III/17-1 in Verbindung mit MSC.1/Circ.1447 anzuwenden ab 01.07. 2014.**

*... Hierzu sind schiffsindividuelle „Pläne und Maßnahmen“ vom Schiff bzw. des Schiffsbetreibers zu erstellen, die die Anforderungen des MSC.1/Circ.1447 berücksichtigen (im wesentlichen die horizontale Rettung und den sicheren Transport aus dem Wasser an Bord des Schiffes unter Minimierung von Verletzungsmöglichkeiten durch Aufprall auf eine Schiffsseite oder anderer Strukturen, wobei auch vom Rettungsgerät selbst keine Gefährdung ausgehen darf).“*

Reedereien sind damit verpflichtet die an Bord ihrer Schiffe vorhanden Rettungsmittel auf ihre Eignung (entsprechend den Guidelines *MSC.1/Circ.1447*) zur Rettung von Personen aus dem Wasser zu überprüfen und bei fehlender Eignung zur Erfüllung der neuen Sicherheitsbestimmungen SOLAS III/17-1 zu ergänzen. Im Falle der Notwendigkeit der Ausrüstungsergänzung empfiehlt das *FLAGGENSTAATS - ZIRKULAR Nr: 01/2014* an erster Stelle:

*„Empfehlung von geeigneten Mitteln nach Auffassung der Dienststelle Schiffssicherheit: Rescue Star, Deutschland...“*

Dieses speziell für die Handelsschifffahrt in Deutschland entwickelte, vielfach praxiserprobte und wissenschaftlich über viele Jahre geprüfte und weiter entwickelte Gerät erfüllt alle in den Guidelines *MSC.1/Circ.1447* zu berücksichtigenden Anforderungen und zeichnet sich nicht nur durch seine hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit aus sondern insbesondere auch durch vergleichsweise kaum anfallende Folgekosten, die Wartungsarmut, die Langlebigkeit, die leichte Bedienbarkeit und den vergleichsweise sehr günstigen Beschaffungspreis.

Der RLS-RescueStar® eignet sich u.a. besonders durch die kostengünstige Möglichkeit der Verwendung bereits vorhandener bordeigener Kräne, auch in der Containerschifffahrt und für die leichte, klare und übersichtliche Aufstellung der geforderten „plans and procedures.“ Der RLS-RescueStar® wird derzeit bereits von vielen Reedereien und dem Großhandel als wirtschaftlich und funktional günstiges Rettungsmittel für die jetzt gesetzlich erforderliche und notwendige Ausrüstungsergänzung der Sicherheitsausrüstung ausgewählt.

Rückfragen können gestellt werden an: BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit / Ship Safety Division, Kapitän Peer Lange, Brandstwierte 1, 20457 Hamburg.