

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

65. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. März 2011

Heft 6

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2011	Seite
Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts			
66	09. 03. 2011	Gefahrgutbeauftragtenverordnung – Aufhebung von Auslegungshinweisen	226
67	11. 03. 2011	Gegenzeichnung des Multilateralen Abkommens ADN/M002 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADN; – Beförderung von Heizöl, schwer und Rückstandsheizöl in Tankschiffen	226
Landverkehr			
68	08. 03. 2011	Verzeichnis der Versicherungskennzeichen für das Verkehrsjahr 2011/2012	227
Wasserstraßen, Schifffahrt			
69	14. 03. 2011	Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)	234
70	14. 03. 2011	Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)	236
71	24. 02. 2011	Erste Verordnung zur Änderung von Verordnungen zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung	240
72	01. 03. 2011	Bekanntmachung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung	240
73	01. 03. 2011	Bekanntmachung der Entschließung A.1021(26), Code für Alarmierungs- und Anzeigeneinrichtungen, 2009	241
74	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1169, Einheitliche Interpretation zum Kapitel II-2 SOLAS	241

Nr.	Datum	VkBl. 2011	Seite
75	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1170, Anwendung der Regel II-2/15 SOLAS bei Einrichtungen für Schmieröl und sonstige entzündbare Öle auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind	242
76	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1203, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu dem im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren	242
77	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1239 einschließlich MSC.1/Rundschreibens 1239 Corr.1, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS	243
78	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1240, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)	245
79	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1246, Interpretation des Ausdrucks „Änderungen und Veränderungen größerer Art“	246
80	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1273, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code)	247
81	07. 03. 2011	Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1276, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS	247

Aufgebote

81a	31. 03. 2011	Aufbietungen verlorener Fahrzeugbriefe.	250 (1-24)
81b	31. 03. 2011	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	251
---------------------------	-----

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL

Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend veröffentlicht.

Nr. 66 **Gefahrgutbeauftragtenverordnung – Aufhebung von Auslegungshinweisen**

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Bonn, den 9. März 2011
UI 33/ 3641.50/6

Die neue Gefahrgutbeauftragtenverordnung vom 25. Februar 2011 (BGBl. I S. 341) tritt zum 1. September 2011 in Kraft. Zu gleichem Zeitpunkt werden die Auslegungshinweise vom 9. Dezember 1998 (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1998 S. 17747), geändert durch Bekanntmachung vom 31. Januar 2001 (Bundesanzeiger Nr. 30 vom 13. Februar 2001 S. 2184), zur Gefahrgutbeauftragtenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 1998 (BGBl. I S. 648), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 3. August 2010 (BGBl. I S. 1139) geändert worden ist, aufgehoben.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Helmut Rein

(VkBl. 2011 S. 226)

Nr. 67 **Gegenzeichnung des Multilateralen Abkommens ADN/M002 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADN; – Beförderung von Heizöl, schwer und Rückstandsheizöl in Tankschiffen**

Bonn, den 11. März 2011
UI 33/3644.20/3

Das von Deutschland vorgeschlagene Multilaterale Abkommen ADN/M002 ist von Österreich am 3. März 2011 gegengezeichnet worden.

Damit sind die Regelungen des vorgenannten Abkommens in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADN-Vertragsparteien, die dieses Abkommen gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/multilateral-agreements.html> abgerufen werden.

Multilaterales Abkommen ADN/M 002 gemäß Abschnitt 1.5.1 der Anlage zum ADN über die Beförderung von Heizöl, schwer und Rückstands- heizöl in Tankschiffen

1. Abweichend von den Vorschriften des Kapitels 3.2, Tabelle C, Spalten 6 bis 20, dürfen
 - a) Heizöl schwer (Heizöl S), welches unter
 - UN 3082 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G., Klasse 9, Klassifizierungscode M6, Verpackungsgruppe III, Gefahren 9+N1 oder 9+N2
 - oder
 - UN 3077 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FEST, N.A.G. Klasse 9, Klassifizierungscode M7, Verpackungsgruppe III, Gefahren 9+N1 oder 9+N2 einzustufen ist, und
 - b) Rückstandsheizöl (CAS 68476-33-5), welches unter UN 3082 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G., Klasse 9, Klassifizierungscode M6, Verpackungsgruppe III, Gefahren 9+N2, einzustufen ist,
 ohne Anwendung der Vorschriften des ADN, mit Ausnahme der Vorschriften des Abschnitts 5.4.1, befördert werden.

2. Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Angaben hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken:
 „Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 der Anlage zum ADN (ADN/M 002).“
3. Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2012 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADN-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vor diesem Zeitpunkt von einem der Unterzeichner widerrufen, so gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen ADN-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBl. 2011 S. 226)

Landverkehr**Nr. 68 Verzeichnis der Versicherungskennzeichen für das Verkehrsjahr 2011/2012**

Bonn, den 08. März 2011
LA 23/7362.3/1-1376552

Nachstehend gebe ich die den Versicherern zugeteilten Erkennungsnummern für Versicherungskennzeichen (Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge) bekannt:

- Es sind enthalten in
Anlage 1 diejenigen Buchstabengruppen, die aus den Kennzeichenreihen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft den einzelnen Mitgliedern zugeteilt wurden (§ 26 FZV) sowie in
- Anlage 2** die Buchstabengruppen für rote Versicherungskennzeichen, deren erster Buchstabe mit „Z“ beginnt (§ 28 Satz 2 FZV).

Auskünfte über die Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen und ihre Halter erteilt das Kraftfahrt-Bundesamt nach Maßgabe von § 35 des Straßenverkehrsgesetzes.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Dr. Frank Albrecht

– Anlage 1 –

Stand: 01.03.2011

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

AAA – AZZ	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
BAA – BAZ	SPARKASSEN- VERSICHERUNG SACHSEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	An der Flutrinne 12 01139 Dresden 0351-4235-0
BBA – BBA	HAFTPFLICHTGEMEIN- SCHAFT DEUTSCHER NAH- VERKEHRS- UND VERSOR- GUNGUNTERNEHMEN	Arndtstraße 26 44787 Bochum 0234-32 43-0
BBB – BJZ	AACHENMÜNCHENER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	AachenMünchener- Platz 1 52064 Aachen 0241-456-0
BAK – BKB	VERSICHERUNGSKAMMER BAYERN, VERSICHERUNGS- ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS	Maximilianstraße 53 80530 München 089-2160-0
BKG – BKG	AIOI MOTOR AND GENERAL INSURANCE COMPANY OF EUROPE	Carl-Zeiss-Ring 25 85737 Ismaning 089-244474-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

BKH – BKZ	BADISCHER GEMEINDE- VERSICHERUNGS- VERBAND	Durlacher Allee 56 76131 Karlsruhe 0721-660-0
BLA – BLZ	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-907-0
BPS – BUR	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
BVA – BVD	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-907-0
BVE – BXD	ADLER VERSICHERUNG AG	Joseph-Scherer-Str. 3 44139 Dortmund 0231-135-0
BXS – CCZ	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
CDA – CDT	ARISA ASSURANCES S.A.	5, rue Eugène Ruppert 1030 Luxembourg 00352-262940-1
CDV – CFO	ARISA ASSURANCES S.A.	5, rue Eugène Ruppert 1030 Luxembourg 00352-262940-1
CIA – CKH	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VERSI- CHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
CNA – CNR	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-907-0
CTJ – CZZ	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
DAA – DAA	HDI-GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
DAS – DAS	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
DDA – DDT	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
DEA – DEL	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
DHA – DHE	HANSEMERKUR ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Siegfried-Wedells- Platz 1 20354 Hamburg 040-4119-0
DKV – DKV	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
EAA – FDI	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
FDK – FDO	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
FDR – FTN	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

FUP – GAK	ALTE LEIPZIGER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Alte Leipziger-Platz 1 61440 Oberursel 06171-6600
GAN – GBN	ALTE LEIPZIGER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Alte Leipziger-Platz 1 61440 Oberursel 06171-6600
GCA – GCM	BGV-VERSICHERUNG AG	Durlacher Allee 56 76131 Karlsruhe 0721-660-0
GCN – GCT	BARMENIA ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Kronprinzenallee 12–18 42119 Wuppertal 0202-438-00
GEA – GEA	BAYERISCHER VERSICHE- RUNGS-VERBAND VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Maximilianstraße 53 80530 München 089-2160-0
GEF – GEP	BAYERISCHE BEAMTEN VERSICHERUNG AG	Thomas-Dehler-Str. 25 81737 München 089-6787-0
GER – GLY **	BAYERISCHER VERSICHE- RUNGS-VERBAND VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Maximilianstraße 53 80530 München 089-2160-0
GLZ – GLZ	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
GNA – GSZ	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
GTY – GZZ **	AXA VERSICHERUNG AG	Colonia-Allee 10 – 20 51067 Köln 0221-148 105
HAA – HBU	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
HBV – HDL	HDI DIREKT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
HDN – HDO	HDI-GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
HDP – HDZ	HDI DIREKT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
HEA – HIJ	CONCORDIA VERSICHERUNGS- GESELLSCHAFT	Karl-Wiechert-Allee 55 30625 Hannover 0511-5701-0
HIK – HJR	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
HJS – HLZ	CONCORDIA VERSICHE- RUNGS-GESELLSCHAFT	Karl-Wiechert-Allee 55 30625 Hannover 0511-5701-0
HNA – HNO	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
HNP – HNR	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

HNS – HNT	CONDOR ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Admiralitätstraße 67 20459 Hamburg 040-36139-0
HNU – HNZ	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
HOA – HOS	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
HOT – HOU	CONTINENTALE SACHVERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Ruhrallee 92 44139 Dortmund 0231-919-0
HOV – HOV	HAFTPFLICHTVERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRSBETRIEBE	Hansbergstr. 23 44141 Dortmund 0231-952 00 80
HOW – HOY	CONTINENTALE SACHVERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Ruhrallee 92 44139 Dortmund 0231-919-0
HOZ – HPA	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
HPB – HPG	CONTINENTALE SACHVERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Ruhrallee 92 44139 Dortmund 0231-919-0
HPY – HPZ	ERGO DIREKT VERSICHERUNG AG	Karl-Martell-Straße 60 90344 Nürnberg 0911-148-1666
HRA – HZZ	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
IAA – IZZ	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
JAA – JBK	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
JBL – JDK	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
JEA – JGE **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
JGK – JKT	BASLER SECURITAS VERSICHERUNGS-AG	Basler Straße 4 61352 Bad Homburg 06172-13-0
JOO – JOU	SAARLAND FEUERVERSICHERUNG AG	Mainzer Straße 32–34 66111 Saarbrücken 0681-601-0
JOV – JOY	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIEN- GESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
JOZ – JOZ	SAARLAND FEUERVERSICHERUNG AG	Mainzer Straße 32–34 66111 Saarbrücken 0681-601-0
JPA – JPU	FEUERSOZIETAET BERLIN BRANDENBURG VERSICHERUNG AG	Am Karlsbad 4–5 10785 Berlin 030-26 33-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

JPV – JRF	SAARLAND FEUERVERSICHERUNG AG	Mainzer Straße 32–34 66111 Saarbrücken 0681-601-0
JRG – JRV	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
JRX – JRZ	HDI-GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
JSA – JUC	HDI-GERLING FIRMEN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
JUE – JVC	HDI-GERLING FIRMEN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
JVF – KHT	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
KIA – KIZ **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
KJA – KJZ	HDI DIREKT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
KKK – KKY **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
KLA – KNT	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
KNU – KPC	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
KPE – KPT	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
KPU – KSX **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
KSY – KTC	HANSEMERKUR ALLGE- MEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Siegfried-Wedells- Platz 1 20354 Hamburg 040-41 19-0
KTD – KUO **	HELVETIA SCHWEIZERI- SCHE VERSICHERUNGS- GESELLSCHAFT	Berliner Straße 56–58 60311 Frankfurt 069-1332-0
KUP – KUS	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
KUT – KXI	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
KXJ – KZN **	SIGNAL IDUNA ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Joseph-Scherer-Str. 3 44139 Dortmund 0231-135-0
LAA – LAZ	CONCORDIA VERSICHERUNGS- GESELLSCHAFT	Karl-Wiechert-Allee 55 30625 Hannover 0511-5701-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

LBA – LCK **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
LCL – LDO	ITZEHOER VERSICHE- RUNGSVEREIN /BRAND- GILDE VON 1691 VERSICHERUNGSVEREIN	Itzehoe Platz 25524 Itzehoe 04821-773-0
LDR – LES	ITZEHOER VERSICHE- RUNGSVEREIN /BRAND- GILDE VON 1691 VERSICHERUNGSVEREIN	Itzehoe Platz 25524 Itzehoe 04821-773-0
LFA – LHH **	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofplatz 96450 Coburg 09561-96-0
LIA – LIC	MUENCHENER VEREIN ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG	Pettenkoferstraße 19 80336 München 089-5152-0
LJB – LJP	ASSTEL SACHVERSICHERUNG AG	Schanzenstraße 28 51063 Köln 0221-9677-677
LKX – LZZ	LVM LANDWIRTSCHAFTLI- CHER VERSICHERUNGS- VEREIN MUENSTER A.G.	Kolde-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
NAA – NPC	LVM LANDWIRTSCHAFTLI- CHER VERSICHERUNGS- VEREIN MUENSTER A.G.	Kolde-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
NPE – NSU	LVM LANDWIRTSCHAFTLI- CHER VERSICHERUNGS- VEREIN MUENSTER A.G.	Kolde-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
NSX – NSY	LVM LANDWIRTSCHAFTLI- CHER VERSICHERUNGS- VEREIN MUENSTER A.G.	Kolde-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
NTL – NUD	LIPPISCHE LANDES- BRANDVERSICHERUNGS- ANSTALT	Simon-August-Str. 2 32756 Detmold 05231-990-0
NVB – NZZ	ARISA ASSURANCES S.A.	5, rue Eugène Ruppert 1030 Luxembourg 00352-262940-1
OAA – OZZ **	ADAC AUTOVERSICHERUNG AG	Am Westpark 8 81373 München 089-7676-0
PAA – PAZ	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
PBB – PDR	MANNHEIMER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Augustaanlage 66 68165 Mannheim 0180-2-2024
PDT – PFZ	MANNHEIMER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Augustaanlage 66 68165 Mannheim 0180-2-2024
PGN – PJO	MECKLENBURGISCHE VERSICHERUNGS- GESELLSCHAFT A.G.	Berckhusenstraße 146 30625 Hannover 0511-5351-0
PJP – PJZ	MUENCHENER VEREIN ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG	Pettenkoferstraße 19 80336 München 089-5152-0
PKD – PKF	CHARTIS EUROPE S.A. DIREKTION FÜR DEUTSCHLAND	Speicherstraße 55 60327 Frankfurt 069-97113-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

PKN – PLN	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
PLP – PLX	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
PNK – PTF	AXA VERSICHERUNG AG	Colonia-Allee 10 – 20 51067 Köln 0221-148 105
PTG – PUO	NUERNBERGER ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
PUR – PVZ	NUERNBERGER ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
PXA – PYR	GARANTA VERSICHERUNGS-AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
PYT – PYU	GARANTA VERSICHERUNGS-AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
PZA – PZZ	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
RAA – RAE	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
RAG – RAZ **	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
RBA – RBE	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
RBF – RCK **	OEFFENTLICHE SACHVERSICHERUNG BRAUNSCHWEIG	Theodor-Heuss-Str. 10 38122 Braunschweig 0531-202-0
RCL – RCS	OEFFENTLICHE FEUER- VERSICHERUNG SACHSEN-ANHALT	Am Alten Theater 7 39104 Magdeburg 0391-7367-0
RCT – RDZ **	OLDENBURGISCHE LANDESBRANDKASSE	Staugraben 11 26122 Oldenburg 0441-2228-0
REA – REU	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
REV – RFD	OEFFENTLICHE FEUER- VERSICHERUNG SACHSEN-ANHALT	Am Alten Theater 7 39104 Magdeburg 0391-7367-0
RFE – RFH	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
RFN – RFZ	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
RGN – RKZ	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
RLB – RLZ	WESTFAELISCHE PROVIN- ZIAL VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Provinzial-Allee 1 48159 Münster 0251-219-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

RNA – RNJ	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
RNR – RRY	PROVINZIAL RHEINLAND VERSICHERUNG AG	Provinzialplatz 1 40591 Düsseldorf 0211-978-0
RSA – RSZ **	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
RTD – RUC	WUERTTEMBERGISCHE VERSICHERUNG AG	Gutenbergstraße 30 70176 Stuttgart 0711-662-0
RUD – RUZ	OEFFENTLICHE FEUERVERSICHERUNG SACHSEN-ANHALT	Am Alten Theater 7 39104 Magdeburg 0391-7367-0
RVA – RVP	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
RVR – RZC	PROVINZIAL NORD BRANDKASSE AKTIENGESELLSCHAFT	Sophienblatt 33 24114 Kiel 0431-603-0
RZD – SEC	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
SEE – SLE	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
SLF – SPC	RHEINLAND VERSICHERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT	RheinLandplatz 41460 Neuss 02131-2900
SPE – SSC	RHEINLAND VERSICHERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT	RheinLandplatz 41460 Neuss 02131-2900
SSE – STX	RHEINLAND VERSICHERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT	RheinLandplatz 41460 Neuss 02131-2900
STY – SUJ	CONTINENTALE SACHVERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Ruhrallee 94 44139 Dortmund 0231-919-0
SUK – SVC	GENERALI VERSICHERUNG AG	Adenauerring 7 81737 München 089-51 21-0
SVD – SVP	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
SVR – SVU	ALLSECUR DEUTSCHLAND AG	Königinstraße 28 80802 München 089-67 85-0
SVV – SVZ	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG *	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
SXC – SXH	HDI-GERLING FIRMEN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 051-645-0
SZH – SZU **	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
TCT – TCY	SCHWEIZER-NATIONAL VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Querstraße 8 - 10 60322 Frankfurt 069-25615-0
TDD – TJS	GENERALI VERSICHERUNG AG	Adenauerring 7 81737 München 089-51 21-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

TJT – TLA **	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TLB – TLZ	GARANTA VERSICHERUNGS-AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
TMA – TMA	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TNA – TNA	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TNB – TNZ	ARAG ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG	ARAG Platz 1 40472 Düsseldorf 0211-963-02
TOA – TPZ	SPARKASSEN-VERSICHERUNG SACHSEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	An der Flutrinne 12 01139 Dresden 0351-4235-0
TRA – TRZ	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
TSA – TSK	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TSL – TST	UNIVERSA ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Sulzbacher Straße 1–7 90489 Nürnberg 0911-5307-0
TSU – TSZ **	BADISCHE ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Durlacher Allee 56 76131 Karlsruhe 0721-660-0
TTA – TTO **	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TTP – TTR	GVV-KOMMUNAL-VERSICHERUNG VVAG	Aachener Str. 952–958 50933 Köln 0221-48 93-0
TTS – TTV	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
TTW – TUA	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-9 07-0
TUB – TUD	GVV-PRIVAT-VERSICHERUNG AG	Aachener Str. 952–958 50933 Köln 0221-48 93-0
TUE – TUF	OPTIMA VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Admiralitätstraße 67 20459 Hamburg 040-37894-0
TUG – UHJ **	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
ULM – ULM	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
URA – URZ **	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
USZ – USZ	LANDESSCHADENHILFE VERSICHERUNG V.A.G.	Vogteistraße 3 29683 Bad Fallingb.ostel 05162-404-0
UTH – UVZ	WESTFAELICHE PROVINZIAL VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Provinzial-Allee 1 48159 Münster 0251-219-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

UXC – VFZ	WUERTTEMBERGISCHE VERSICHERUNG AG	Gutenbergstraße 30 70176 Stuttgart 0711-662-0
VGA – VGC	OEFFENTLICHE FEUER- VERSICHERUNG SACHSEN-ANHALT	Am Alten Theater 7 39104 Magdeburg 0391-7367-0
VGd – VGZ **	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
VHB – VST	WUERTTEMBERGISCHE VERSICHERUNG AG	Gutenbergstraße 30 70176 Stuttgart 0711-662-0
VSU – VSY	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
VTa – VTA	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
VTB – VTF	ADLER VERSICHERUNG AG	Joseph-Scherer-Str. 3 44139 Dortmund 0231-135-0
VTG – VTL	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
VTN – VTT	ADLER VERSICHERUNG AG	Joseph-Scherer-Str. 3 44139 Dortmund 0231-135-0
VTX – VTY	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
VTZ – VUB	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
VUC – VUC	SCHWARZMEER UND OST- SEE VERSICHERUNGS-AG SOVAG	Schwanenwik 37 22087 Hamburg 040-22 71 28-0
VUD – VUW **	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
VUX – VVT	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
VVU – VYB	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
VZA – VZZ **	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
WGA – WGZ	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
WWW – WWW	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
YAA – YAZ **	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
YBA – YBZ	PROVINZIAL NORD BRANDKASSE AKTIENGESELLSCHAFT	Sophienblatt 33 24114 Kiel 0431-603-0
YCA – YCA	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

YCB – YDZ	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
YEA – YEA	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YEB – YEG	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofsplatz 96450 Coburg 09561-96-0
YEH – YEJ	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YEK – YEZ	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
YFA – YGL	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofsplatz 96450 Coburg 09561-96-0
YGN – YGT	NUERNBERGER BEAMTEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
YGU – YLZ	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
YNA – YNA	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YNB – YPL	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
YPM – YPZ	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
YRA – YRA	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YRB – YSZ	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
YTA – YTA	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YTB – YTZ	HUK-COBURG HAFT- PFLICHT-UNTERSTUET- ZUNGS-KASSE KRAFT- FAHRENDER BEAMTER	Bahnhofsplatz 96450 Coburg 09561-96-0
YUA – YUP	WWK ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Marsstraße 37 80335 München 089-5114-0
YUU – YUZ	WESTFAELISCHE PROVIN- ZIAL VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Provinzial-Allee 1 48159 Münster 0251-219-0
YVB – YVL	FAHRLEHRERVERSICHE- RUNG VEREIN AUF GEGENSEITIGKEIT	Mittlerer Pfad 5 70499 Stuttgart 0711-9 88 89-0
YXB – YXG	OLDENBURGISCHE LANDESBRANDKASSE	Staugraben 11 26122 Oldenburg 0441-2228-0
YXH – YXL	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 26 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

YXN – YXZ	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
YYB – YZZ	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0

Die mit * * * versehenen Mitgliedsunternehmen geben Verlängerungspolizen aus.

Die mit * * * versehenen Buchstabenkombinationen enthalten auch die Serien mit den Buchstaben M und / oder W.

– Anlage 2 –

Stand: 01.03.2011

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 28 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

ZAA – ZAA	OEFFENTLICHE FEUER- VERSICHERUNG SACHSEN-ANHALT	Am Alten Theater 7 39104 Magdeburg 0391-7367-0
ZAB – ZAB	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
ZAC – ZAC	AIOI MOTOR AND GENERAL INSURANCE COMPANY OF EUROPE	Carl-Zeiss-Ring 25 85737 Ismaning 089-244474-0
ZAD – ZAD	VHV ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	VHV-Platz 1 30177 Hannover 0511-907-0
ZBB – ZBB	AACHENMUENCHENER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	AachenMünchener- Platz 1 52064 Aachen 0241-456-0
ZBE – ZBE	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
ZBH – ZBH	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZBP – ZBT	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
ZBY – ZBY	ALTE LEIPZIGER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Alte Leipziger-Platz 1 61440 Oberursel 06171-6600
ZBZ – ZBZ	ARAG ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG	ARAG Platz 1 40472 Düsseldorf 0211-963-02
ZCC – ZCC	BARMENIA ALLGEMEINE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Kronprinzenallee 12–18 42119 Wuppertal 0202-438-00
ZCF – ZCF	BAYERISCHER VERSICHE- RUNGS-VERBAND VER- SICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Maximilianstraße 53 80530 München 089-2160-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 28 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

ZCN – ZCN	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
ZCS – ZCU	AXA VERSICHERUNG AG	Colonia-Allee 10 - 20 51067 Köln 0221-148 105
ZCY – ZCY	CONCORDIA VERSICHE- RUNGS-GESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT	Karl-Wiechert-Allee 55 30625 Hannover 0511-5701-0
ZDC – ZDC	CONTINENTALE SACH- VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Ruhrallee 92 44139 Dortmund 0231-919-0
ZDD – ZDD	ERGO VERSICHERUNG-AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
ZDF – ZDF	DEVK DEUTSCHE EISEN- BAHN VERSICHERUNG SACH- UND HUK-VER- SICHERUNGSVEREIN A.G.	Riehler Straße 190 50735 Köln 0221-757-0
ZDJ – ZDJ	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZDN – ZDN	GENERALI VERSICHERUNG AG	Adenauerring 7 81737 München 089-51 21-0
ZDS – ZDS	BASLER SECURITAS VERSICHERUNGS-AG	Basler Straße 4 61352 Bad Homburg 06172-13-0
ZDX – ZDX	FAHRLEHRERVERSICHE- RUNG VEREIN AUF GEGEN- SEITIGKEIT	Mittlerer Pfad 5 70499 Stuttgart 0711-9 88 89-0
ZDZ – ZDZ	FEUERSOZIETAET BERLIN BRANDENBURG VERSICHERUNG AG	Am Karlsbad 4 - 5 10785 Berlin 030-26 33-0
ZED – ZED	SAARLAND FEUERVERSICHERUNG AG	Mainzer Straße 32–34 66111 Saarbrücken 0681-601-0
ZEE – ZEE	GARANTA VERSICHERUNGS-AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
ZEG – ZEG	HDI-GERLING FIRMEN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
ZEP – ZEP	GOTHAER ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Gothaer Allee 1 50969 Köln 0221-308-00
ZET – ZET	HDI-GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0
ZEX – ZEX	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
ZFB – ZFB	HELVETIA SCHWEIZERI- SCHE VERSICHERUNGS- GESELLSCHAFT	Berliner Straße 56–58 60311 Frankfurt 069-1332-0
ZFE – ZFE	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
ZFH – ZFH	SIGNAL IDUNA ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Joseph-Scherer-Str. 3 44139 Dortmund 0231-135-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 28 FZV
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen**

ZFN – ZFN	ASSTEL SACHVERSICHERUNG AG	Schanzenstraße 28 51063 Köln 0221-9677-677
ZFP – ZFP	LIPPISCHE LANDES- BRANDVERSICHERUNGS- ANSTALT	Simon-August-Str. 2 32756 Detmold 05231-990-0
ZFR – ZFR	ALLIANZ VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Königinstraße 28 80802 München 0180-2-100101
ZFU – ZFU	MANNHEIMER VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Augustaanlage 66 68165 Mannheim 0180-2-2024
ZFY – ZFY	MECKLENBURGISCHE VERSICHERUNG- GESELLSCHAFT	Berckhusenstraße 146 30625 Hannover 0511-5351-0
ZFZ – ZFZ	MUENCHNER VEREIN ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG	Pettenkoferstraße 19 80336 München 089-5152-0
ZGC – ZGD	AXA VERSICHERUNG AG	Colonia-Allee 10–20 51067 Köln 0221-148 105
ZGF – ZGG	NUERNBERGER ALLGEMEI- NE VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-531-5
ZGK – ZGK	OEFFENTLICHE SACHVERSICHERUNG BRAUNSCHWEIG	Theodor-Heuss-Str. 10 38122 Braunschweig 0531-202-0
ZGP – ZGP	OLDENBURGISCHE LANDESBRANDKASSE	Staugraben 11 26122 Oldenburg 0441-2228-0
ZGT – ZGT	SV SPARKASSEN-VER- SICHERUNG GEBAEUDE- VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
ZGX – ZGX	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZHB – ZHB	PROVINZIAL RHEINLAND VERSICHERUNG AG	Provinzialplatz 1 40591 Düsseldorf 0211-978-0
ZHG – ZHG	VGH LANDSCHAFTLICHE BRANDKASSE HANNOVER	Schiffgraben 4 30159 Hannover 0511-362-0
ZHK – ZHK	PROVINZIAL NORD BRANDKASSE AKTIENGESELLSCHAFT	Sophienblatt 33 24114 Kiel 0431-603-0
ZHP – ZHP	R+V ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Raiffeisenplatz 1 65189 Wiesbaden 0611-533-0
ZHT – ZHT	RHEINLAND VERSICHERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT	RheinLandplatz 41460 Neuss 02131-2900
ZHX – ZHX	BASLER SECURITAS VERSICHERUNGS-AG	Basler Straße 4 61352 Bad Homburg 06172-13-0
ZHZ – ZHZ	SCHWEIZER-NATIONAL VERSICHERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT	Querstraße 8–10 60322 Frankfurt 069-25615-0
ZJR – ZJT	ERGO VERSICHERUNG AG	Victoriaplatz 1 40477 Düsseldorf 0211-477-0
ZJV – ZJV	GENERALI VERSICHERUNG AG	Adenauerring 7 81737 München 089-51 21-0

**Vergabe von Versicherungskennzeichen
gemäß § 28 FZV**
Im Verkehrsjahr 2011/2012
gültige Buchstabenkombinationen

ZJZ – ZJZ	WESTFAELISCHE PROVINZIAL VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT	Provinzial-Allee 1 48159 Münster 0251-219-0
ZKB – ZKD	WUERTEMBERGISCHE VERSICHERUNG AG	Gutenbergstraße 30 70176 Stuttgart 0711-662-0
ZKE – ZKE	WGV-VERSICHERUNG AG	Tübinger Straße 55+ 70178 Stuttgart 0711-1695-1500
ZKG – ZKG	SV SPARKASSEN-VERSICHERUNG GEBAEUDE-VERSICHERUNG AG	Löwentorstraße 65 70376 Stuttgart 0711-898-0
ZKH – ZKH	SPARKASSEN-VERSICHERUNG SACHSEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	An der Flutrinne 12 01139 Dresden 0351-4235-0
ZKK – ZKK	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZKT – ZKT	NUERNBERGER BEAMTEN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AG	Ostendstraße 100 90482 Nürnberg 0911-5 31-5
ZKX – ZKX	HANSEMERKUR ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT	Siegfried-Wedells-Platz 1 20354 Hamburg 040-41 19-0
ZLE – ZLE	ZURICH INSURANCE PLC NFD	Riehler Str. 90 50657 Köln 01802-02 50 50 50
ZLG – ZLG	LVM LANDWIRTSCHAFTLICHER VERSICHERUNGS-VEREIN MUENSTER	Kolde-Ring 21 48151 Münster 0251-7020
ZLJ – ZLJ	GEGENSEITIGKEIT VERSICHERUNG OLDENBURG	Osterstraße 15 26122 Oldenburg 0441-9236-0
ZLO – ZLO	HDI-GERLING FIRMEN UND PRIVAT VERSICHERUNG AG	Riethorst 2 30659 Hannover 0511-645-0

Die mit '*' versehenen Mitgliedsunternehmen geben Verlängerungspolice aus.

(VkBl. 2011 S. 227)

Wasserstraßen, Schifffahrt
Nr. 69 Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

Am 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrts-

Organisation (IMO) mit der Entschließung MEPC.150(55) die „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“ verabschiedet.

Das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) enthält in seiner Regel B-5 Bestimmungen zur Sediment-Behandlung von Schiffen. Demnach sollen im Jahr 2009 oder später gebaute Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückbehalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme bieten.

Eine Anleitung für die Entwicklung des Baus und der Ausrüstung von Schiffen, um diese Ziele zu erreichen und dadurch die Wahrscheinlichkeit der Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern, bieten die „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“.

Die Richtlinien werden im Anschluss an die allgemeine Bekanntmachung (VkBl. 2011 S. 133) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14.03.2011
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Katharina Schmidt

**Entschließung MEPC.150(55)
angenommen am 13. Oktober 2006**
Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch die internationalen Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

sowie gestützt auf die Tatsache, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen von 2004 (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschließungen angenommen hat;

in Kenntnis der Tatsache, dass nach Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe der Anlage des Übereinkommens durchgeführt werden darf;

ferner in Kenntnis der Tatsache, dass nach Regel B-5 Absatz 2 des Ballastwasser-Übereinkommens im Jahr

2009 oder später gebaute Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein sollen, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückbehalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien bieten;

sowie in Kenntnis der Tatsache, dass die von der Internationalen Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen beschlossene Entschließung 1 die Organisation aufforderte, diese Richtlinien als dringliche Angelegenheit zu erarbeiten;

nach Prüfung des von der Arbeitsgruppe „Ballastwasser“ erarbeiteten Entwurfs der „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)“ in seiner fünfundfünfzigsten Sitzung und der vom Unterausschuss „Flüssige Massengüter und Gase“ in seiner zehnten Sitzung abgegebenen Empfehlung –

1. nimmt die in der Anlage dieser Entschließung wiedergegebenen „Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen“ an;
2. fordert die Regierungen auf, diese Richtlinien so bald wie möglich oder wenn das Übereinkommen für sie gilt, anzuwenden;
3. stimmt zu, diese Richtlinien zu beobachten.

Anlage

Richtlinien für Entwurf und Bau zur Erleichterung der Sedimentkontrolle auf Schiffen (G12)

1 Zweck

- 1.1 Regel B-5 Absatz 2 des Übereinkommens schreibt vor, dass die in Regel B-3 Absatz 3 bis 5 bezeichneten Schiffe, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit, so entworfen und gebaut sein sollen, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückbehalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und sie sollen einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung dieser Richtlinien bieten. Die in Regel B-3 Absatz 1 des Übereinkommens bezeichneten Schiffe sollen unter Berücksichtigung dieser Richtlinien auch Regel B-5 Absatz 2, soweit durchführbar, entsprechen.
- 1.2 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, Entwurfsingenieuren, Schiffbauern, Eigentümern und Betreibern von Schiffen eine Anleitung für die Entwicklung des Baus und der Ausrüstung des Schiffes zu geben, um die Ziele des Absatzes 1.1 zu erreichen und dadurch die Wahrscheinlichkeit der Zuführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern.
- 1.3 Es kann ein Widerspruch zwischen Maßnahmen zur Vorbeugung von Sedimentansammlungen und Maßnahmen zur Verhütung des Einleitens schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger bestehen.

2 Einleitung

- 2.1 Wasser, das als Schiffsballastwasser aufgenommen wird, kann feste Schwemmstoffe enthalten, die sich, nachdem das Wasser im Ballasttank zur Ruhe gekommen ist, am Tankboden und an anderen inneren Bauteilen absetzen.
- 2.2 Wasserorganismen können sich auch aus dem Ballastwasser absetzen und in den Sedimenten fortbestehen. Diese Organismen können noch lange Zeit überleben nachdem das Wasser, in dem sie sich ursprünglich befanden, bereits abgelassen wurde. Sie können so aus ihrem natürlichen Lebensraum in einen anderen Hafen oder ein anderes Gebiet überführt werden, wo sie die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen beeinträchtigen oder schädigen können.
- 2.3 Nach Regel B-5 Absatz 1 müssen alle Schiffe gemäß den Ballastwasser-Behandlungsplänen aus den Räumen, die zur Beförderung von Ballastwasser bestimmt sind, Sedimente entfernen und entsorgen. Diese Richtlinien zielen darauf ab, Entwurfsingenieure, Schiffbauer, Eigentümer und Betreiber von Schiffen beim Entwurf von Schiffen zu unterstützen, um die Sedimentbildung auf ein Mindestmaß zu verringern. Eine Anleitung für die Sediment-Behandlung ist in den „Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)“ enthalten.

3 Begriffsbestimmungen

- 3.1 Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen („Übereinkommen“).
- 3.2 Ballastwassertank – Im Sinne dieser Richtlinien bezeichnet der Ausdruck „Ballastwassertank“ jeden Tank, Laderaum oder Raum, der für die Beförderung von Ballastwasser, wie in Artikel 1 des Übereinkommens festgelegt, benutzt wird.

4 Entwurf für die Verringerung von Sedimentansammlungen

- 4.1 Ballastwassertanks und ihr innerer Aufbau sollen so entworfen werden, dass eine Ansammlung von Sedimenten in einem Ballasttank vermieden wird. Soweit durchführbar, sollen folgende Aspekte beim Entwurf von Ballasttanks berücksichtigt werden:
 - .1 horizontale Flächen sind, wo immer dies möglich ist, zu vermeiden;
 - .2 bei der Anbringung von Stirnversteifungen an den Längsspannten soll darauf geachtet werden, dass die Stirnversteifungen unterhalb der horizontal verlaufenden Flächen angebracht werden, um ein Abfließen von den Versteifungen zu ermöglichen.
 - .3 es ist dafür zu sorgen, dass durch Pumpkräfte oder durch die Schwerkraft induzierte Wasserströmungen an horizontal oder beinahe horizontal verlaufenden Flächen vorbeigeführt werden, damit bereits abgelagerte Sedimente wieder gelöst werden;
 - .4 wo horizontale Stringer oder Stege benötigt werden, müssen die Abflussöffnungen möglichst

groß sein, insbesondere, wenn Fußstützen an den Kanten angebracht sind, wo horizontale Stringer als Laufstege benutzt werden, um auf diese Weise ein rasches Abfließen des Wassers zu ermöglichen, wenn der Wasserspiegel im Tank fällt;

- .5 bei der Anbringung von Innenträgern, Längsspannten, Versteifungsrippen, Zwischenplatten und Böden sollen zusätzliche Abflussöffnungen vorgesehen werden, die ein möglichst ungehindertes Abfließen des Wassers beim Ablassen und Restlenzen ermöglichen;
 - .6 wenn Innenbauteile gegen Schotten stoßen, soll der Einbau so erfolgen, dass die Bildung von stehendem Wasser oder Sedimentansammlungen vermieden wird;
 - .7 an den Verbindungen der Innenboden- (Tankdecken-) Längsspannten oder der Zwischenplatten und Böden sollen Ausschnitte vorgesehen werden, um eine gute Luftzirkulation und somit das Austrocknen eines leeren Tanks zu ermöglichen. Dadurch kann die Luft beim Füllen durch das Luftrohr entweichen, so dass möglichst wenig Luft im Tank eingeschlossen wird;
 - .8 Rohrsysteme sollen so entworfen werden, dass bei der Abgabe von Ballast das im Tank befindliche Wasser möglichst stark aufgewühlt wird, damit sich durch die Wasserbewegung die Sedimente wieder auflösen;
 - .9 die Strömungsmuster in Ballastwassertanks sollen (zum Beispiel mittels der Rechnergestützten Strömungsdynamik (CFD)) untersucht und geprüft werden, um beim Entwurf des Innenaufbaus ein wirksames Spülen vorzusehen. Der Umfang der Innenbauteile in Doppelbodentanks reduziert die Möglichkeiten einer Verbesserung der Fließmuster. Das hydrodynamische Verhalten des Ballasttanks ist von entscheidender Bedeutung für das Ausspülen von Sedimenten.
- 4.2 Entwürfe, die sich auf die Wasserströmung zum Lösen von Sedimenten stützen, sollen, soweit möglich, kein Eingreifen des Menschen vorsehen, um so die Arbeitsbelastung der Schiffsbesatzung beim Betrieb des Systems auf ein Mindestmaß zu beschränken.
 - 4.3 Die Vorteile eines Entwurfskonzepts zur Verringerung von Sedimentansammlungen bestehen darin, dass beim Lenzen von Ballastwasser ein großer Teil der Sedimente entfernt wird und nur eine geringe Menge an Sedimenten im Tank verbleibt und somit eine Verringerung oder Entfernung der Sedimente durch andere Mittel nicht erforderlich ist.
 - 4.4 Beim Entwurf aller Schiffe soll darauf geachtet werden, dass ein sicherer Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme vorhanden ist.
 - 4.5 Der Entwurf von Ballastwassertanks soll den Einbau von Ansaugstellen für Wasser auf Hoher See an jeder Tankseite ermöglichen.
 - 4.6 Wenn dies möglich ist, soll eine Ausrüstung zur Entfernung von Schwebstoffen bei der Wasseraufnahme eingebaut werden.

(VkBl. 2011 S. 234)

Nr. 70 **Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)**

Am 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Entschließung MEPC.151(55) die „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)“ verabschiedet.

Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, den Hafenstaaten eine Anleitung für die Ermittlung, Bewertung und Festlegung von Seegebieten zu geben, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) durchführen können.

Die Richtlinien werden im Anschluss an die allgemeine Bekanntmachung (VkBl. 2011 S. 133) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14.03.2011
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Katharina Schmidt

Entschließung MEPC.151(55) angenommen am 13. Oktober 2006

Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch die internationalen Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

sowie gestützt auf die Tatsache, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschlüsseungen verabschiedet hat;

in Kenntnis der Tatsache, dass nach Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe der Anlage des Übereinkommens durchgeführt werden darf;

ferner in Kenntnis der Tatsache, dass Regel B-4 Absatz 2 des Übereinkommens vorsieht, dass in Seegebieten, in denen die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Regel B-4 Absatz 1 genannten Werten entspricht, der Hafenstaat in Konsultation mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festlegen kann, in denen ein Schiff den Ballastwasser-Austausch durchführen kann, und dass MEPC 52 Bedarf für eine zusätzliche Anleitung für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch ermittelt hat;

sowie in Kenntnis der Tatsache, dass die von der Internationalen Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen beschlossene Entschlieung 1 die Organisation auffordert, die Richtlinien für eine einheitliche Anwendung des Übereinkommens als dringliche Angelegenheit zu erarbeiten;

nach Prüfung des von der Arbeitsgruppe „Ballastwasser“ erarbeiteten Entwurfs der „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)“ in seiner fünfundfünzigsten Sitzung und der vom Unterausschuss Flüssige Massengüter und Gase in seiner zehnten Sitzung abgegebenen Empfehlung –

1. nimmt die in der Anlage zu dieser Entschlieung wiedergegeben „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch“ (G14) an;
2. fordert die Regierungen auf, diese Richtlinien so bald wie möglich oder wenn das Übereinkommen für sie gilt, anzuwenden;
3. stimmt zu, die Richtlinien zu beobachten.

Anlage

Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)

1 Zweck

- 1.1 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, den Hafenstaaten eine Anleitung für die Ermittlung, Bewertung und Festlegung von Seegebieten zu geben, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Übereinkommen) durchführen können.

2 Einführung

- 2.1 Regel B-4 Absatz 2 des Übereinkommens gestattet es den Hafenstaaten, in Konsultation mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festzulegen, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch durchführen können.
- 2.2 Diese Richtlinien geben eine allgemeine Anleitung zur Förderung einer einheitlichen Anwendung der Regel B-4 Absatz 2 bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch, um das Risiko der Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern. Eine Vertragspartei oder mehrere Vertragsparteien, die ein Gebiet gemäß Regel B-4 Absatz 2 festlegen, sollen sich (nach Artikel 2 Absatz 6 des Überein-

kommens) darum bemühen, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsgebiet oder dem angrenzender oder anderer Staaten nicht zu beeinträchtigen oder zu schädigen.

3 Anwendung

- 3.1 Diese Richtlinien sind an Hafenstaaten gerichtet, die die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 prüfen und beabsichtigen. Regel B-4 Absatz 2 legt fest, dass „in Seegebieten, in denen die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Absatz 1.1 oder 1.2 genannten Werten entspricht, [...] der Hafenstaat in Absprache mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festlegen [kann], in denen ein Schiff [...] den Ballastwasser-Austausch durchführen kann“.

4 Begriffsbestimmungen

- 4.1 Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens.

5 Verfahren für die Festlegung von Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch

- 5.1 Das Verfahren für die Festlegung eines Gebiets als Gebiet für den Ballastwasser-Austausch besteht aus drei wesentlichen Schritten: Ermittlung, Bewertung und Festlegung. Die Richtlinien bieten Kriterien, die bei jedem dieser Schritte (siehe Abschnitte 7, 8 und 9) thematisiert und erwogen werden sollen; allerdings sollen diese Kriterien nicht erschöpfend sein.
- 5.2 Ein Hafenstaat, der die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch in Erwägung zieht, soll dies gemäß seinen völkerrechtlichen Rechten und Pflichten tun.

6 Konsultation und regionale Zusammenarbeit

- 6.1 Der Hafenstaat soll bei der Ermittlung, Bewertung und Festlegung von möglichen Gebieten für den Ballastwasser-Austausch angrenzende oder gegebenenfalls andere Staaten konsultieren. Es muss anerkannt werden, dass einige Staaten möglicherweise nicht Vertragspartei des Übereinkommens sind; dies soll jedoch das Konsultationsverfahren nicht verhindern. Der Hafenstaat, der das Konsultationsverfahren einleitet, soll, soweit möglich, einen Informationsaustausch vornehmen und alle Standpunkte und Stellungnahmen der angrenzenden und anderen Staaten berücksichtigen. Die Staaten sollen bestrebt sein, alle erkannten Probleme zu beseitigen.
- 6.2 Haben mehrere Vertragsparteien den Wunsch, gemeinsam Gebiete für den Ballastwasser-Austausch festzulegen, so können sie dies durch eine regionale Übereinkunft nach Artikel 13 Absatz 3 des Übereinkommens tun.

7 Ermittlung möglicher Seegebiete für den Ballastwasser-Austausch

- 7.1 Abhängig von der Beschaffenheit der Meere, die den Hafenstaat umgeben, kann es als angemess-

sen angesehen werden, ein einzelnes oder mehrere Gebiete für den Ballastwasser-Austausch zu ermitteln.

- 7.2 Die folgenden Erwägungen sollen bei der Ermittlung von möglichen Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch berücksichtigt werden:

Rechtliche Aspekte

- 7.2.1 Alle nationalen oder internationalen rechtlichen Vorschriften oder Verpflichtungen sollen bei der Ermittlung möglicher Seegebiete zur Festlegung nach Regel B-4 Absatz 2 berücksichtigt werden.
- 7.2.2 Seegebiete außerhalb der Hoheitsgewalt eines Hafenstaates sind möglicherweise die Gebiete, die für den Ballastwasser-Austausch am besten geeignet sind. Eine Vertragspartei soll keine Gebiete für den Ballastwasser-Austausch in den Gewässern unter der Hoheitsgewalt eines anderen Staates ohne dessen Zustimmung und ohne Konsultation mit angrenzenden oder anderen Staaten festlegen. Die Konsultation soll dabei so schnell wie möglich eingeleitet werden, um den Austausch von Informationen und die Verständigung bezüglich der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch zu erleichtern (siehe Abschnitt 6).

Wichtige Ressourcen und Schutzgebiete

- 7.2.3 Bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch sollen die Vertragsparteien, soweit möglich, etwaige ungünstige Auswirkungen auf nach nationalem oder internationalem Recht geschützte Gewässer sowie andere wichtige aquatische Ressourcen, einschließlich derjenigen von wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung, berücksichtigen und vermeiden.

Schifffahrtsbedingungen

- 7.2.4 Bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch sollen Auswirkungen auf die Schifffahrt, einschließlich Verspätungen wünschenswerterweise zu reduzieren, möglichst unter Berücksichtigung der folgenden Punkte beachtet werden:
- .1 das Gebiet soll, wenn möglich, an bestehenden Schifffahrtsrouten liegen,
 - .2 ist dies nicht möglich, soll es so nah wie möglich an den Schifffahrtsrouten liegen.
- 7.2.5 Bei der Auswahl der Lage und Größe des Gebiets für den Ballastwasser-Austausch müssen die Bedingungen für die sichere Schifffahrt berücksichtigt werden. Zu diesen Erwägungen gehören unter anderem die folgenden:
- .1 erhöhte Schiffsverkehrsdichte;
 - .2 Nähe zu sonstigem Schiffsverkehr (Kleinfahrzeuge, Offshore-Plattformen usw.);
 - .3 angemessene Navigationshilfen;
 - .4 Sicherheit des Gebiets;
 - .5 Schifffahrtswege/Routen.

8 Bewertung der ermittelten Seegebiete

- 8.1 Die Risikobewertung ist ein logisches Verfahren, um bestimmten Ereignissen objektiv Wahrschein-

lichkeit und Folgen zuzuweisen. Risikobewertungen können qualitativ oder quantitativ erfolgen und eine wertvolle Entscheidungshilfe darstellen, wenn sie systematisch und gewissenhaft durchgeführt wird.

- 8.1.1 Die folgenden Schlüsselgrundsätze bestimmen die Art und Durchführung der Risikobewertung:

- .1 **Effektivität** – die Risikobewertungen wägen die Risiken im erforderlichen Umfang genau ab, um ein angemessenes Schutzniveau zu erreichen.
- .2 **Transparenz** – die Begründungen und Nachweise für die durch die Risikobewertung empfohlenen Maßnahmen sowie Bereiche, in denen Unsicherheiten bestehen (und ihre möglichen Folgen für die Empfehlungen), werden klar dokumentiert und den Entscheidungsträgern vorgelegt.
- .3 **Konsistenz** – die Risikobewertungen erreichen einheitlich ein hohes Leistungsniveau unter Verwendung eines einheitlichen Verfahrens sowie einer einheitlichen Methodik.
- .4 **Ganzheitlichkeit** – der volle Wertebereich aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und Kultur wird bei der Bewertung der Risiken und der Erarbeitung von Empfehlungen berücksichtigt.
- .5 **Risikomanagement** – es mag risikoarme Szenarien geben, Risikofreiheit ist jedoch nicht erreichbar; insofern sollen Risiken gesteuert werden, indem ein annehmbarer Risikograd im Einzelfall festgelegt wird.
- .6 **Vorbeugemaßnahmen** – Risikobewertungen sollen bei der Aufstellung von Vermutungen und Empfehlungen gewisse Vorbeugemaßnahmen einschließen, um unsichere, unzuverlässige und unzulängliche Informationen abzusichern. Fehlende oder unsichere Informationen sollen daher als ein Hinweis auf mögliche Risiken angesehen werden.
- .7 **wissenschaftliche Grundlage** – Risikobewertungen sollen auf den besten verfügbaren Informationen beruhen, die mithilfe wissenschaftlicher Methoden gesammelt und analysiert wurden.
- .8 **ständige Verbesserung** – jedes Risikomodell soll regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, um neue Kenntnisse berücksichtigen zu können.

- 8.2 Die für den Ballastwasser-Austausch ermittelten Gebiete sollen bewertet werden, um sicherzustellen, dass die Festlegung dieser Gebiete die Gefahr von Schäden für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen vermindert; dabei sollen unter anderem die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

- 8.2.1 **Ozeanographische Faktoren** (z. B. Strömungen, Tiefen)

- Strömungen, Auftriebe der Tiefengewässer und Strudel sollen ermittelt und im Bewertungsverfahren berücksichtigt werden. Wenn möglich sollen Seegebiete ausgewählt wer-

- den, in denen Strömungen das eingeleitete Ballastwasser vom Land wegführen.
- Gebiete mit schwachem tidebedingtem Wasseraustausch oder von denen bekannt ist, dass der Gezeitenstrom trübe ist, sollen, wenn möglich, vermieden werden.
 - Wenn möglich, soll die maximal verfügbare Wassertiefe bevorzugt werden.
- 8.2.2 **Physikalisch-chemische Faktoren** (z. B. Salzgehalt, Nährstoffe, gelöster Sauerstoff, Chlorophyll, a')
- Gebiete mit hohem Nährstoffgehalt sollen, wenn möglich, vermieden werden.
- 8.2.3 **Biologische Faktoren** (z. B. Vorhandensein von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern einschließlich Zysten; Organismendichte)
- Gebiete, von denen bekannt ist, dass in ihnen eine Massenvermehrung von oder ein Befall mit schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern (z. B. giftigen Algenblüten) stattfindet oder sie Populationen von ihnen enthalten, die wahrscheinlich im Ballastwasser aufgenommen werden, sollen, wenn möglich, ermittelt und vermieden werden.
- 8.2.4 **Umweltfaktoren** (z. B. Verschmutzungen durch menschliche Aktivitäten)
- Seegebiete, die von durch den Menschen verursachten Verschmutzungen betroffen sein können (z. B. Gebiete in der Nähe von Abwasserläufen) und die einen erhöhten Nährstoffgehalt aufweisen können oder wo Risiken für die menschliche Gesundheit bestehen können, sollen, wenn möglich, vermieden werden.
 - Sensible Gewässer sollen vermieden werden, soweit dies möglich ist.
- 8.2.5 **Wichtige Ressourcen** (z. B. Fischereigebiete, Aquakulturanlagen)
- Gebiete mit wichtigen Ressourcen, wie Hauptfischereigebiete und Aquakulturanlagen, sollen vermieden werden.
- 8.2.6 **Ballastwasser-Betriebsvorgänge** (z. B. Mengen, Herkunft, Häufigkeit)
- Eine Schätzung der zu erwartenden Mengen sowie der Herkunft des von den Schiffen, die das festgelegte Gebiet nutzen werden, abgegebenen Ballastwassers, sollen in die Bewertung dieses Gebiets einfließen.
- 8.3 Eine Bewertung zur Festlegung der am besten geeigneten Größe des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets muss die oben genannten Erwägungen berücksichtigen.
- 9 Festlegung von Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch**
- 9.1 Die Lage und Größe des festzulegenden Seegebiets soll so gewählt werden, dass eine möglichst geringe Gefahr für die Meeresumwelt, menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen besteht. Die räumlichen Grenzen der Gebiete für den Ballastwasser-Austausch sollen eindeutig be-

stimmt werden und dem internationalen Recht entsprechen. Es kann auch möglich sein, ein Gebiet für den Ballastwasser-Austausch für bestimmte Zeiträume festzulegen; diese sollen genau festgelegt sein.

- 9.2 Zur Unterstützung der späteren Überwachung und Prüfung soll eine Referenzbeurteilung durchgeführt werden. Das Ermittlungs- und Bewertungsverfahren kann ausreichende Informationen für die Referenz liefern.

10 Mitteilung

- 10.1 Eine oder mehrere Parteien, die beabsichtigen, gemäß Regel B-4 Absatz 2 Gebiete für den Ballastwasser-Austausch festzulegen, sollen diese Absicht der Organisation vor der Einrichtung des festgelegten Gebiets für den Ballastwasser-Austausch mitteilen. Diese Mitteilung soll Folgendes beinhalten:

- 1 Die genauen geografischen Koordinaten, Tiefenbegrenzung und/oder Entfernung vom nächstgelegenen Land, die das für den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiet bestimmen.
- 2 Weitere Informationen, die den Schiffen dabei helfen, die für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete zu erkennen, wie z. B. Navigationshilfen.
- 3 Detaillierte Merkmale des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets, die für Schiffe bei der Planung ihrer Reiseroute hilfreich sein können, wie z. B. Nutzung des Gebiets durch andere Verkehre, Strömungen und Gezeitenstrom, Wind- und Dünungsbedingungen, jahreszeitlich bedingte Ereignisse (Zyklone, Taifune, Eis usw.).

- 10.2 Die Organisation leitet Informationen über für den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiete an die Mitglieder der Organisation weiter.

- 10.3 Die Hafenstaaten sollen Schiffen ausreichende Hinweise zur Lage und den Nutzungsbedingungen der für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete zur Verfügung stellen. Hingewiesen werden kann beispielsweise auf den Austausch von möglichst vielen Tanks nach Regel B-4 Absatz 1 unter Berücksichtigung von Regel B-4 Absatz 3 vor der Nutzung des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets.

11 Überwachung und Überprüfung

- 11.1 Die Nutzung der für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete sowie die Einflüsse auf die Meeresumwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen des Hafenstaats oder anderer Staaten sollen überwacht und in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

- 11.2 Ein Grund für die Überwachung kann sein, das Auftreten von schädlichen Wasserorganismen in solchen Gebieten zu dokumentieren, die durch den Ballastwasser-Austausch zugeführt werden können. Wird festgestellt, dass schädliche Wasserorganismen zugeführt wurden, kann das für

den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiet gesperrt werden, um die Verbreitung der neu aufgetretenen Arten in andere Gebiete zu vermeiden.

(VkBl. 2011 S. 236)

Nr. 71 Erste Verordnung zur Änderung von Verordnungen zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Vom 24. Februar 2011

Auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1, Nummer 2 und 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816), von denen § 3 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zuletzt durch Artikel 3 § 2 Nummer 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2868) geändert worden sind, verordnen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West und Südwest jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich:

Artikel 1

Änderung der Dreiunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

In Nummer II.22 des Anhangs der Dreiunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 813), die durch die Verordnung vom 6. August 2010 (VkBl. 2010 S. 370) geändert worden ist, wird dem § 11.01 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung folgender Satz 3 angefügt:

„Die von den für den jeweiligen Stromabschnitt zwischen Basel und Mannheim zuständigen Behörden erteilten und am 30. September 2001 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeuge über 110 m bis 135 m Länge bleiben mit den aus Sicherheitsgründen erteilten notwendigen Auflagen auf dem jeweiligen Stromabschnitt weiterhin gültig.“

Artikel 2

Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

In Nummer II.1 des Anhangs 1 der Fünfunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 14. Januar 2011 (VkBl. 2011 S. 60) werden dem § 1.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vor dem Buchstaben a die Wörter „Im Sinne dieser Verordnung gelten als“ vorangestellt.

**Artikel 3
Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag der Verkündung in Kraft.

Münster, den 24. Februar 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Wempe

Mainz, den 24. Februar 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Joeris

(VkBl. 2011 S. 240)

Nr. 72 Bekanntmachung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg beabsichtigt die Grundinstandsetzung/ den Teilersatzneubau der Schleusenbrücke Schönwalde, Havelkanal (HvK) km 8,892.

Gegenstand der Maßnahme ist die Instandsetzung der bestehenden Unterbauten der Wegebrücke und der Ersatzneubau des Überbaus. Der vorhandene Überbau wird abgebrochen und anschließend durch einen Neubau ersetzt. An den Unterbauten werden nur die erforderlichen Anpassungs- und Grundinstandsetzungsarbeiten durchgeführt. Gleiches gilt für die anschließenden Rampen.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a in Verbindung mit § 3c UVPG hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das o. a. Vorhaben nicht erforderlich ist.

Diese Feststellung ist nicht selbständig anfechtbar.

Die der Prüfung zu Grunde gelegten Unterlagen und die Begründung der Feststellung können auf Antrag nach den Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhart-Hauptmann-Str. 16, 39108 Magdeburg eingesehen werden.

Magdeburg, den 01.03.2011
P-143.3/Mär 33

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Ost
Im Auftrag
Swieter

(VkBl. 2011 S. 240)

Nr. 73 **Bekanntmachung der EntschlieÙung A.1021(26), Code für Alarmierungs- und Anzeigeneinrichtungen, 2009**

Hamburg, den 01. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die EntschlieÙung A.1021(26), Code für Alarmierungs- und Anzeigeneinrichtungen, 2009, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Diese EntschlieÙung wird mit einem Sonderband (Bestell-Nr. 8121)*), der zu diesem Heft erscheint, bekanntgemacht und kann vom Verkehrsblatt-Verlag, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund, bezogen werden.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

(VkBli. 2011 S. 241)

*) Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nummer auf Anforderung ein Exemplar des Sonderbandes B 8121 kostenlos. Weitere Exemplare können zum Preis von 8,80 EUR bezogen werden.

Nr. 74 **Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1169, Einheitliche Interpretation zum Kapitel II-2 SOLAS**

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC/Rundschreiben 1169, Einheitliche Interpretation zum Kapitel II-2 SOLAS, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC/Rundschreiben 1169
vom 01. Juni 2005

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner achtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2005) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS im Hinblick auf die Angabe einer genaueren Auslegung für unbestimmte Ausdrücke wie beispielsweise „entsprechend dem Ermessen der Verwaltung“, die entsprechend den IMO-Regelwerken unterschiedlich interpretiert werden können, angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 13. Mai 2005 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

Regel II-2/4.5.3.3 – Sicherungseinrichtungen in Be- und Entlüftungssystemen

- 1 Öffnungen zur Füllstandsmessung umfassen keine Ladetanköffnungen, in die Standrohre (Standrohrreinrichtungen) mit ihren eigenen handbetätigten Absperreinrichtungen eingebaut sind.
- 2 Beispiele schließen die gebräuchlichen Standrohre mit einem Durchmesser von 2,54 cm (1“) und 5,08 cm (2“) mit ein, die für Probenahmen, Überwachen und Messen von Ullage (Dampfraum)/Temperatur/Grenzschicht, Sauerstoff, Flüssigkeit und Handpeilung im Ladetank verwendet werden.

Regel II-2/9.7.1.1 – Lüftungssysteme

Brennbare Dichtungen sind in geflanschten Lüftungskanalverbindungen innerhalb des Bereichs von 600 mm von einer Öffnung in einer Trennfläche der Klasse „A“ oder „B“ entfernt und in Kanälen, für die eine Bauweise der Klasse „A“ vorgeschrieben ist, nicht zulässig.

(VkBli. 2011 S. 241)

Nr. 75 Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1170, Anwendung der Regel II-2/15 SOLAS bei Einrichtungen für Schmieröl und sonstige entzündbare Öle auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC/Rundschreiben 1170, Anwendung der Regel II-2/15 SOLAS bei Einrichtungen für Schmieröl und sonstige entzündbare Öle auf Schiffen, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC/Rundschreiben 1170
vom 15. Juni 2005

ANWENDUNG DER REGEL II-2/15 SOLAS BEI EINRICHTUNGEN FÜR SCHMIERÖL UND SONSTIGE ENTZÜNDBARE ÖLE AUF SCHIFFEN, DIE VOR DEM 1. JULI 1998 GEBAUT WORDEN SIND

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner achtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2005) daran erinnert, dass er auf seiner dreiundsechzigsten Tagung mit Entschliebung MSC.31(63) Änderungen der Regel II-2/15 SOLAS, die zusätzliche Anforderungen an Einrichtungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle vorschreiben sowie deren Anwendung, angenommen hatte. Die Änderungen traten am 1. Juli 1998 in Kraft.
- 2 Die Änderungen der Regel II-2/15 SOLAS, insbesondere die Vorschriften für Brennstoffsysteme, fanden auf alle vor, am oder nach dem 1. Juli 1998 gebauten Schiffe Anwendung, weil die vorstehenden Änderungen dieses so vorgeschrieben haben. Der Schiffssicherheitsausschuss ist jedoch übereingekommen, dass die Änderungen der Regeln II-2/15.3 und II-2/15.4 nicht zur Anwendung auf vorhandene, vor dem 1. Juli 1998 gebaute Schiffe vorgesehen waren. Der Schiffssicherheitsausschuss hat deshalb klargestellt, dass die Absätze 3 und 4 der Regel II-2/15 SOLAS im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 2.10 und 2.11 der Regel II-2/15 SOLAS nur auf Schiffe anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut worden sind.
- 3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat unter Beachtung, dass eine Änderung der Regel II-2/15 SOLAS vom Unterausschuss „Feuerschutz“ mit dem Ziel der Klarstellung der Anwendung der vorstehenden Vor-

schriften beraten worden war, den beigefügten Entwurf von Änderungen mit der Absicht einer nachfolgenden Annahme während MSC 81 genehmigt.

- 4 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die vorstehenden Ausführungen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**ENTWURF VON ÄNDERUNGEN DER
REGEL II-2/15 SOLAS**

Kapitel II-2

**Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und
Feuerlöschung**

Regel II-2/15 – Vorkehrungen für flüssigen Brennstoff, Schmieröl und sonstige entzündbare Öle

Eine Änderung Nr. 1 zu Regel II-2/15, die mit Entschliebung MSC.31(63) Anlage 2 angenommen wurde, wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Der Wortlaut nach der Überschrift wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„(Die Absätze 2.9 bis 2.12 dieser Regel finden auf am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaute Schiffe Anwendung; allerdings finden die Bezugnahmen auf die Absätze 2.10 und 2.11 in den Absätzen 3 und 4 auf Schiffe Anwendung, die am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut sind)“.

(VkBli. 2011 S. 242)

Nr. 76 Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1203, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu dem im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC/Rundschreiben 1203, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu dem im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1203
vom 26. Mai 2006**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR
BRANDPRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGE-
FÜHRTE BRANDPRÜFVERFAHREN**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundachtzigsten Tagung (10. bis 19. Mai 2006) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner fünfzigsten Tagung (9. bis 13. Januar 2006) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS und zu den im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren im Hinblick auf die Angabe einer genaueren Auslegung für unbestimmte Ausdrücke, die entsprechend den IMO-Regelwerken unterschiedlich interpretiert werden können, angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS und der im Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) aufgeführten Brandprüfverfahren nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 19. Mai 2006 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM KAPITEL
II-2 SOLAS UND ZU DEN IM CODE FÜR BRAND-
PRÜFVERFAHREN (FTP-CODE) AUFGEFÜHRTE
BRANDPRÜFVERFAHREN****Regel II-2/3.34 – Begriffsbestimmung für „Ölaufbe-
reitungsanlage“**

„Ölaufbereitungsanlage“ umfasst jede Einrichtung für die Aufbereitung von flüssigem Brennstoff und dessen Zuführung, erwärmt oder nicht erwärmt, zu Kesseln (einschließlich Inertgas-Generatoren) und Maschinen (einschließlich Gasturbinen) bei einem Druck von mehr als 0,18 N/mm². Brennstoff-Förderpumpen gelten nicht als Ölaufbereitungsanlagen.

Regel II-2/9.2.4.2.5 – Schutz vor dem Ladungsbereich

Bei den Teilbereichen (der Aufbauten oder Deckshäuser), die dem Ladungsbereich zugekehrt sind, muss die Isolierung der Klasse A-60 bis zur Unterseite des Kommandobrückendecks hochgezogen sein.

**Regel II-2/9.3.1 – Durchführungen durch feuerwider-
standsfähige Trennflächen und Verhinderung der
Wärmeübertragung**

Dieser Absatz ist auf alle Durchführungen in äußeren Begrenzungen von Aufbauten und Deckshäusern, die nach Regel II-2/9.2.4.2.5 SOLAS entsprechend der Klasse A-60 isoliert sein müssen, anzuwenden.

**Regel II-2/10.7.1.4 – Fest eingebaute Gas-Feuerlösch-
systeme für normale Ladung**

- 1 Nichtbrennbare Ladungen wie beispielsweise die in Absatz 1 Anlage 2 des FTP-Codes aufgeführten

Werkstoffe brauchen nicht in dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis erwähnt zu werden.

- 2 Die Eignungsbescheinigung entsprechend Regel II-2/19 darf nicht mehr Ladungen genehmigen als in der dem nach Regel II-2/10.7.1.4 ausgestellten Ausnahmezeugnis beigefügten Ladungsliste angegeben.

Regel II-2/19.3.2 – Zündquellen

- 1 Es wird auf die Norm IEC 60092-506 – Electrical installations in ships – Special features – Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk (Elektrische Anlagen auf Schiffen – Besondere Merkmale – Schiffe für den Transport von bestimmten gefährlichen Gütern und Produkten, die nur als Massengut gefährlich sind) – verwiesen.
- 2 Bei Rohrleitungen mit offenen Enden (z. B. Lüftungs- und Lenzrohre u. s. w.) in einem gefährlichen Bereich ist die Rohrleitung selbst als „gefährlicher Bereich“ einzustufen (Siehe IEC 60092-506 Tabelle B1 Punkt B).
- 3 Geschlossene Räume (z. B. Rohrtunnel, Lenzpumpenräume u. s. w.), die solche Rohrleitungen mit Einrichtungen wie Flansche, Ventile, Pumpen u. s. w. enthalten, sind als ein erweiterter gefährlicher Bereich anzusehen, sofern sie nicht mit Überdruck entsprechend IEC 60092-506 Abschnitt 7 versehen sind.

**Entschließung A.754(18) – Feuerwiderstandsfähige
Fenster auf Tankschiffen**

Fenster, die im Frontschott eines Unterkunftsblocks auf Tankschiffen eingebaut sind, müssen dem Prototyp, der einem Normal-Brandversuch nach Klasse A mit seiner dem Feuer ausgesetzten Außenseite unterzogen worden ist (d. h. die Seite, die nach dem Einbau an Bord dem Wetter ausgesetzt ist), entsprechen. Die Isolierung des Schottes, die zusammen mit dem Fenster-Probekörper verwendet wird, ist auf der dem Feuer nicht zugewandten Seite des Bauteilkerns anzubringen.

(VkBli. 2011 S. 242)

**Nr. 77 Bekanntmachung des MSC.1/Rund-
schreibens 1239 einschließlich
MSC.1/Rundschreibens 1239 Corr.1,
Einheitliche Interpretationen zum
Kapitel II-2 SOLAS**

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-

ausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1239 einschließlich MSC.1/Rundschreiben 1239 Corr.1, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

**Rundschreiben MSC.1/1239 einschließlich
MSC.1/1239/Corr.1**
vom 30. Oktober 2007

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM KAPITEL II-2 SOLAS

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundachtzigsten Tagung (3. bis 12. Oktober 2007) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung (5. bis 9. Februar 2007) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die am oder nach dem 5. Oktober 2007 an Bord von Schiffen eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM KAPITEL II-2 SOLAS

Regeln II-2/3.6 und II-2/4.5.1.1 – Schutz von Brennstoff

- 1 Ein Leerraum oder ein Wasserballasttank, der in Übereinstimmung mit MARPOL einen Brennstofftank schützt, wie in Abbildung 1 dargestellt, braucht nicht als „Ladungsbereich“ entsprechend der Begriffsbestimmung in Regel II-2/3.6 SOLAS angesehen zu werden, selbst wenn sie mit dem Ladeöltank oder dem Slop-tank eine kreuzförmige Berührung haben.
- 2 Ein Leerraum, der in Übereinstimmung mit MARPOL einen Brennstofftank schützt, ist nicht wie in Regel II-2/4.5.1.1 SOLAS angegeben als Kofferdamm anzusehen. Die in Abbildung 1 dargestellte Anordnung der Leerräume ist deshalb als zulässig anzusehen, selbst wenn sie mit dem Slop-tank eine kreuzförmige Berührung haben.

* Entsprechend der Begriffsbestimmung in MARPOL 73/78.

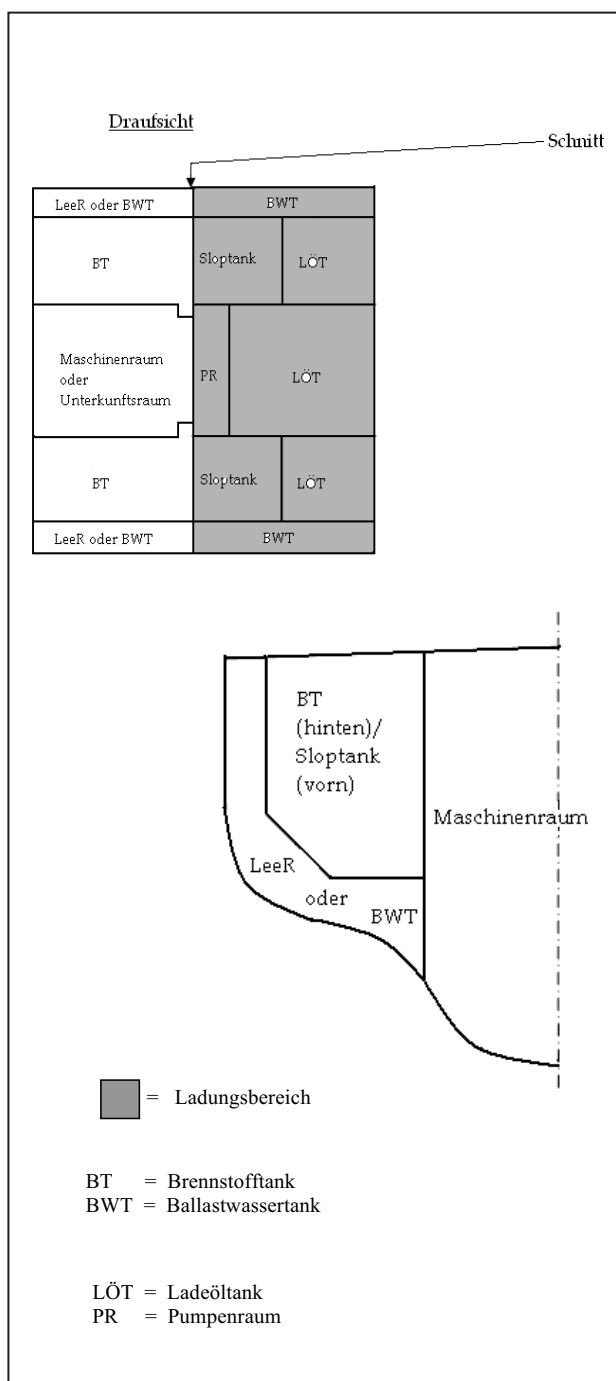


Abbildung 1

Regeln II-2/4.5.1.2 und II-2/4.5.1.3 – Anordnung von Farbenräumen innerhalb des Ladungsbereichs

Unabhängig von ihrer Größe dürfen Farbenräume nicht oberhalb der in Regel II-2/4.5.1.2 SOLAS für Öltankschiffe angegebenen Tanks und Räume angeordnet sein.

Regel II-2/9.7.3.1.2 – Feuer-Kategorie von Lüfterräumen, die Maschinenräume versorgen

- 1 Ein Lüfterraum, der ausschließlich den Maschinenraum oder mehrere Räume einschließlich eines Maschinenraums versorgt, kann als Maschinenraum mit geringer oder keiner Brandgefahr behandelt werden. In diesem Fall:

- .1 müssen die Begrenzungen zwischen dem Lüfterraum und dem Maschinenraumschacht die Feuerwiderstandsfähigkeit „A-0“ haben,
 - .2 müssen Lüftungskanaldurchführungen der Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS entsprechen,
 - .3 müssen Lüftungskanäle, die Maschinenräume versorgen, direkt zu dem entsprechenden Lüfter bzw. den entsprechenden Lüftern und vom Lüfter zu den Lüftungsöffnungen führen, und
 - .4 muss das Schließen der Lüftungskanäle zum bzw. vom Maschinenraum von außerhalb des Maschinenraums möglich sein. In diesem Fall können die Bedieneinrichtungen für das Schließen des Maschinenraum-Lüftungskanals (d. h. eine entsprechend Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS eingebaute Brandklappe) innerhalb des Lüfterraums angeordnet sein.
- 2 Ein Lüfterraum, der ausschließlich den Maschinenraum versorgt, kann als Teil des Maschinenraums angesehen werden. In diesem Fall:
- .1 brauchen die Vorschriften für die Feuerwiderstandsfähigkeit der waagerechten Begrenzung zwischen dem Lüfterraum und dem Maschinenraum nicht angewendet zu werden, und
 - .2 muss das Schließen der Lüftungskanäle zum bzw. vom Maschinenraum von außerhalb des Maschinenraums möglich sein. In diesem Fall müssen die Bedieneinrichtungen für das Schließen des Lüftungsschachtes (d. h. eine gemäß Regel II-2/9.7.3.1.2 SOLAS eingebaute Brandklappe) außerhalb des Lüfterraums angeordnet sein.
- 3 Für beide vorstehend beschriebenen Fälle:
- .1 bei jedem Raum, der an den im Aufbau liegenden Lüfterraum angrenzt, muss die Feuerwiderstandsfähigkeit des trennenden Schottes bzw. der trennenden Schotte die maßgeblichen Anforderungen der in der Tabelle (den Tabellen) der Regel II-2/9 SOLAS festgelegten Feuerwiderstandsfähigkeit erfüllen, und
 - .2 gegebenenfalls sind die Vorschriften des Freibord-Übereinkommens von 1966, die für Verschlussvorrichtungen zum Schutz gegen Niederfluten maßgeblich sind, anzuwenden.

Regel II-2/10.4.3 – Aufbewahrung von Feuerlöschmitteln vor den Laderäumen

Feuerlöschmittel zum Schutz der Laderäume dürfen in einem Raum aufbewahrt werden, der sich vor den Laderäumen, aber hinter dem Kollisionsschott oder seiner imaginären senkrechten Linie befindet, vorausgesetzt, es sind sowohl eine manuelle Auslösevorrichtung vor Ort als auch eine Fernauslösung für die Abgabe des Löschmittels eingebaut, wobei die letztere von widerstandsfähiger Bauart oder so geschützt ist, dass sie im Falle eines Brandes in den geschützten Räumen funktionsfähig bleibt. Die Fernauslösung ist im Unterkunftsbereich anzuordnen, um ihre sofortige Zugänglichkeit durch die Besatzung zu ermöglichen. Die Fähigkeit, unterschiedliche Feuerlöschmittel-Mengen in verschiedene so geschützte Laderäume abzugeben, ist bei der Auslegung der Fernauslösung zu berücksichtigen.

Regel II-2/20.6.2 – Tragbare Feuerlöschgeräte in Laderäumen, die mit Fahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks beladen sind

Laderäume, die mit Fahrzeugen mit flüssigem Brennstoff in ihren Tanks beladen und bei denen die Fahrzeuge in offenen oder geschlossenen Containern verstaut sind, brauchen nicht mit tragbaren Feuerlöschern, Wassernebelrohren und Schaumlösch-Einheiten versehen zu sein.

(VkBl. 2011 S. 243)

Nr. 78 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1240, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1240, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1240
vom 30. Oktober 2007

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM INTERNATIONALEN CODE FÜR BRANDSICHERHEITSSYSTEME (FSS-CODE)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundachtzigsten Tagung (3. bis 12. Oktober 2007) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung (5. bis 9. Februar 2007) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum FSS-Code im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels 5 des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels 5 des FSS-Codes auf Schiffe, die am oder

nach dem 5. Oktober 2007 gebaut worden sind, nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM INTERNATIONALEN CODE FÜR BRANDSICHERHEITSSYSTEME (FSS-CODE)

Absatz 2.1.3.3 – Aufbewahrung von Feuerlöschmitteln vor den Laderäumen

- 1 Feuerlöschmittel zum Schutz der Laderäume dürfen in einem Raum aufbewahrt werden, der sich vor den Laderäumen, aber hinter dem Kollisionsschott oder seiner imaginären senkrechten Linie befindet, vorausgesetzt, es sind sowohl eine manuelle Auslösevorrichtung vor Ort als auch eine Fernauslösung für die Abgabe des Löschmittels eingebaut, wobei die letztere von widerstandsfähiger Bauart oder so geschützt ist, dass sie im Falle eines Brandes in den geschützten Räumen funktionsfähig bleibt. Die Fernauslösung ist im Unterkunftsbereich anzuordnen, um ihre sofortige Zugänglichkeit durch die Besatzung zu ermöglichen. Die Fähigkeit, unterschiedliche Feuerlöschmittel-Mengen in verschiedene so geschützte Laderäume abzugeben, ist bei der Auslegung der Fernauslösung zu berücksichtigen.

(VkB. 2011 S. 245)

Nr. 79 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1246, Interpretation des Ausdrucks „Änderungen und Veränderungen größerer Art“

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1246, Interpretation des Ausdrucks „Änderungen und Veränderungen größerer Art“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1246 vom 29. Oktober 2007

INTERPRETATION DES AUSDRUCKS „ÄNDERUNGEN UND VERÄNDERUNGEN GRÖßERER ART“

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundsechzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 1994) zur Kenntnis genommen, dass der Unterausschuss „Unterteilung, Stabilität und Sicherheit der Fischereifahrzeuge“ (SLF) bei den Beratungen einer Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Änderungen und Veränderungen größerer Art“ im Zusammenhang mit Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 zu der Entscheidung gekommen war, dass es ausreichend sein sollte, die Veränderung, egal welcher Art und Größe, auf ihre Auswirkung auf das Ausmaß der Unterteilung des Schiffes zu beziehen. Der Schiffssicherheitsausschuss hat deshalb die folgende vom Unterausschuss SLF vorgeschlagene Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Änderungen und Veränderungen größerer Art“ beschlossen:
„Wird ein vorhandenes Frachtschiff einer Veränderung unterzogen, die das Ausmaß der Unterteilung des Schiffes berührt, so ist nachzuweisen, dass das nach der Veränderung für das Schiff errechnete Verhältnis A:R nicht geringer ist als das vor der Veränderung für das Schiff errechnete Verhältnis A:R. In Fällen, in denen das Verhältnis A:R des Schiffes vor der Veränderung gleich oder größer als 1 ist, ist es jedoch nur erforderlich nachzuweisen, dass das Schiff nach einer solchen Veränderung einen Wert A aufweist, der nicht geringer ist als der für das veränderte Schiff errechnete Wert R.“
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundachtzigsten Tagung (3. bis 12. Oktober 2007) die Begriffsbestimmung des Ausdrucks „vorhandenes Frachtschiff“ im Zusammenhang mit der vorstehenden Begriffsbestimmung beraten und einem vom Unterausschusses SLF auf seiner fünfzigsten Tagung gemachten Vorschlag folgend beschlossen, dass im Zusammenhang mit diesem Rundschreiben „vorhandenes Frachtschiff“ bedeutet:
 - .1 ein Frachtschiff, das vor dem 1. Februar 1992, unabhängig von der Länge, gebaut worden ist, und
 - .2 ein Frachtschiff, das vor dem 1. Juli 1998, mit einer Länge bis einschließlich 100 m, gebaut worden ist.
- 3 Ungeachtet des Vorstehenden ist ein Frachtschiff nicht als vorhandenes Frachtschiff anzusehen, wenn es:
 - .1 zwischen dem 1. Februar 1992 und dem 30. Juni, mit einer Länge von mehr als 100 m, gebaut worden ist, und
 - .2 am oder nach dem 1. Juli 1998 gebaut worden ist.
- 4 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die vorstehende Interpretation zu berücksichtigen, wenn die entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 angewendet werden.

- 5 Dieses Rundschreiben ersetzt das Rundschreiben MSC/650.

Hinweis:

Siehe hierzu auch Anlageband zur 20. SOLAS-Änderungsverordnung, Entschließung MSC.216(82), Anlage 2, Kapitel II-1, Teil A, Regel 1 – Anwendung –, Absatz 1.3.4 (Seite 118).

(VkBl. 2011 S. 246)

Nr. 80 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1273, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code)

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1273, Einheitliche Interpretationen zum Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code), in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1273
vom 30. Mai 2008

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
INTERNATIONALEN CODE FÜR DIE ANWENDUNG
VON BRANDPRÜFVERFAHREN (FTP-CODE)**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundachtzigsten Tagung (7. bis 16. Mai 2008) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner zweiundfünfzigsten Tagung (14. bis 18. Januar 2008) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum FTP-Code im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Teils 3 der Anlage 1 des Internationalen Codes für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code) angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Teils 3 der Anlage 1 des FTP-Codes auf Schiffe, die am oder nach dem 9. Mai. 2008 gebaut worden sind,

nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
FTP-CODE**

Anlage 1 Teil 3 – Prüfung von Trennflächen der Klasse „A“, „B“ und „F“

- 1 Eine Feuertür mit geringfügig größeren Abmessungen als eine brandgeprüfte Feuertür kann im Einzelfall für ein bestimmtes Bauvorhaben mit der gleichen Klassifizierung unter der Voraussetzung bewertet und anerkannt werden, dass alle folgenden Anforderungen eingehalten werden:

- .1 Die Abmessungen (Breite, Höhe) liegen nicht um mehr als 15 % über denjenigen der geprüften Tür,
- .2 die Oberfläche der Tür ist nicht um mehr als 10 % größer als diejenige der geprüften Tür,
- .3 die Türkonstruktion weicht in keinem einzigen Punkt von der geprüften Tür ab, und
- .4 die geprüfte Tür hat die Kriterien sowohl für die Isolierung als auch für die Unversehrtheit in der jeweils zutreffenden, nachfolgend angegebenen Zeit erfolgreich eingehalten:

■ B-0	0 min	Isolierung	36 min	Unversehrtheit
■ B-15	18 min	Isolierung	36 min	Unversehrtheit
■ A-0	0 min	Isolierung	68 min	Unversehrtheit
■ A-15	18 min	Isolierung	68 min	Unversehrtheit
■ A-30	36 min	Isolierung	68 min	Unversehrtheit
■ A-60	68 min	Isolierung	68 min	Unversehrtheit

(VkBl. 2011 S. 247)

Nr. 81 Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreibens 1276, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS

Hamburg, den 07. März 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1276, Einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben MSC.1/1276
vom 30. Mai 2008

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundachtzigsten Tagung (7. bis 16. Mai 2008) die vom Unterausschuss „Feuerschutz“ auf seiner zweiundfünfzigsten Tagung (14. bis 18. Januar 2008) erarbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS im Hinblick auf eine genauere Auslegung bei der Anwendung der entsprechenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 angenommen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, sich bei Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Kapitels II-2 SOLAS nach den in der Anlage enthaltenen einheitlichen Interpretationen hinsichtlich der brandschutzmäßigen Bauart, Einrichtungen, Vorkehrungen und Ausrüstung, die an Bord von Schiffen mit einem am oder nach dem 9. Mai 2008 abgeschlossenen Bauvertrag eingebaut werden, zu richten, und diese einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**EINHEITLICHE INTERPRETATIONEN ZUM
KAPITEL II-2 SOLAS**

Regel II-2/4.3 – Vorkehrungen für gasförmigen Brennstoff für Wirtschaftszwecke

- 1 Ein Teilbereich eines freien Decks, der eine Nische in einem Decksaufbau, Maschinenschacht, Deckshaus u. s. w. bildet, die ausschließliche für Lagerung von Gasflaschen benutzt wird, wird im Sinne der Regel II-2/4.3 als zulässig unter der Voraussetzung angesehen, dass:
 - .1 die Nische eine hindernisfreie Öffnung mit Ausnahme von kleinen zugehörigen Konstruktionsteilen wie Öffnungs-Eckradien, kleinen Schwellen, Stützen u. s. w. hat. Die Öffnung kann mit einem Gitter und einer Gittertür versehen sein, und
 - .2 die Tiefe einer solchen Nische nicht größer ist als 1 m.
- 2 Ein Teilbereich eines freien Decks, das die vorstehenden Anforderungen erfüllt, ist bei Anwendung der Tabellen 9.1 bis 9.8 im Kapitel II-2 SOLAS als freies Deck anzusehen.

Regeln II-2/9.7.2.1, 9.7.2.2 und 9.7.5.2.1 – Trennung der Küchenabzüge von Räumen

- 1 Bezüglich der Anwendung der Regeln II-2/9.7.2.1, 9.7.2.2 und 9.7.5.2.1 SOLAS bei der Bestimmung der Feuerisolierung für Schächte und Kanäle, die durch einen geschlossenen Raum führen, bezieht sich der Ausdruck „durch einen geschlossenen Raum führen“ auf den Teil des Schachtes bzw. Kanals, der an den geschlossenen Raum angrenzt.

- 2 Die folgenden Skizzen sind als Beispiele angegeben:

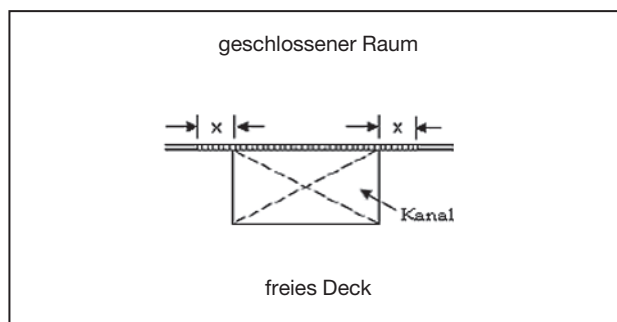


Abbildung 1

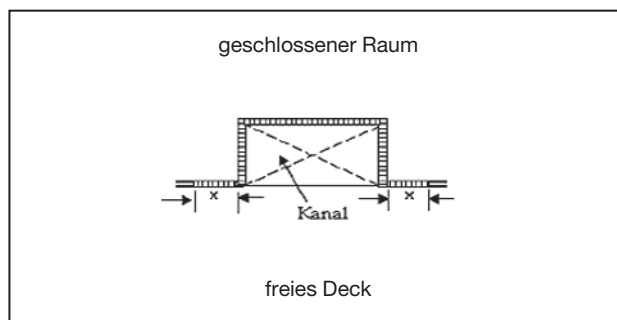


Abbildung 2

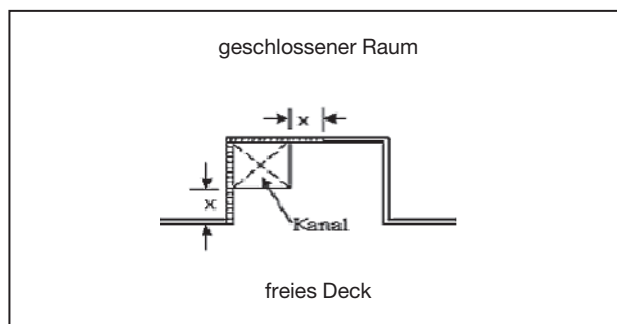


Abbildung 3

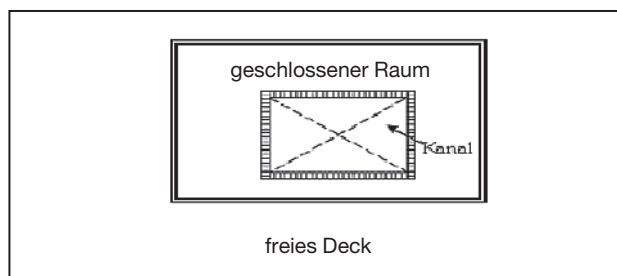


Abbildung 4

===== = Feuerisolierung
x = 450 mm

**Beispiele für Küchenabzüge,
die an geschlossene Räume angrenzen**

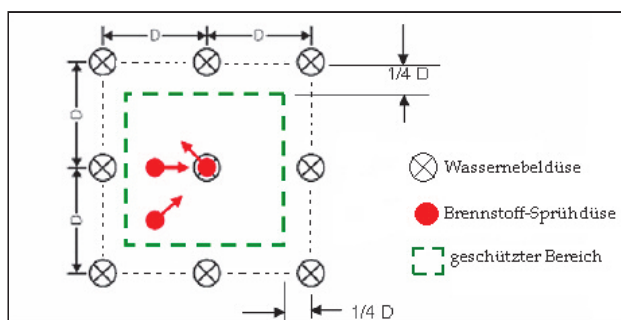
Regel II-2/10.5.6 – Fest eingebaute Objektschutz-Feuerlöschesysteme*

- 1 Die Enddüsen einer einzelnen Reihe von Düsen sind zu positionieren:
 - .1 außerhalb der Gefahrenzone in einem bei den Brandprüfungen festgestellten Abstand, wenn Nummer 3.4.2.1 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 anwendbar ist, und
 - .2 am Rand oder außerhalb des geschützten Bereichs, wenn Nummer 3.4.2.2 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 anwendbar ist.

Eine einzelne Düse ist über der Brandquelle und im Mittelpunkt einer Fläche mit den Abmessungen $D/2 \times D/2$ anzuordnen.

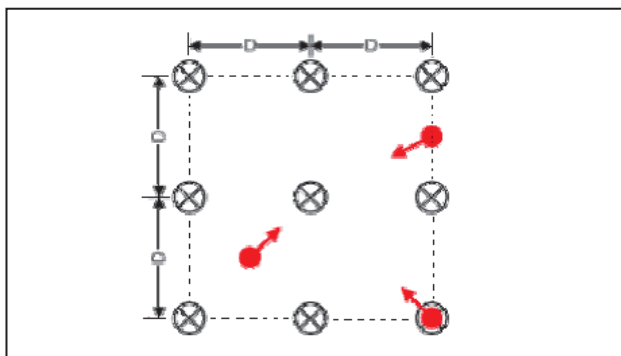
- 2 Akzeptierbare Positionierungen sind in den folgenden Skizzen dargestellt:

1.1 Ein System (Verwendung eines 3 x 3 Düsen-gitters), das Feuer nach den Nummern 3.3.2.1 bis 3.3.2.3 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 löscht



Bei diesem System sind die äußeren Düsen außerhalb des geschützten Bereichs in einem Abstand von mindestens $1/4$ des maximalen Düsenabstandes zu installieren.

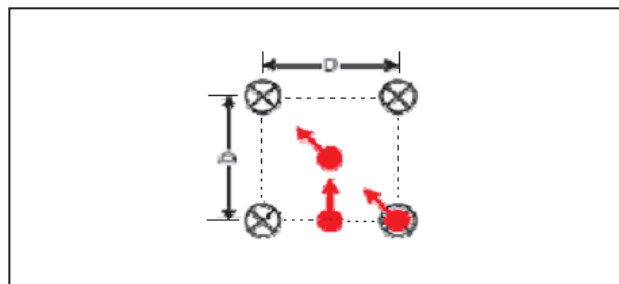
1.2 Ein System (Verwendung eines 3 x 3 Düsen-gitters), das Feuer nach den Nummern 3.3.2.3 bis 3.3.2.5 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 löscht



* Das fest eingebaute Objektschutz-Feuerlöschesystem ist auf der Grundlage der Anforderungen in den Richtlinien für die Zulassung von fest eingebauten Objektschutz-Feuerlöschesystemen mit einem Löschmittel auf Wasserbasis für die Verwendung in Maschinenräumen der Kategorie A (MSC/Rundschreiben 913) zuzulassen.

Bei diesem System können die äußeren Düsen entweder am Rand des geschützten Bereichs oder außerhalb des geschützten Bereichs installiert werden.

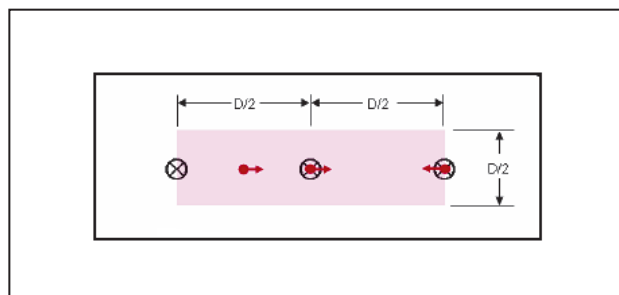
1.3 Ein System (Verwendung eines 2 x 2 Düsen-gitters), das Feuer nach den Nummern 3.3.2.3 bis 3.3.2.5 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 löscht



Bei diesem System können die äußeren Düsen entweder am Rand des geschützten Bereichs oder außerhalb des geschützten Bereichs installiert werden.

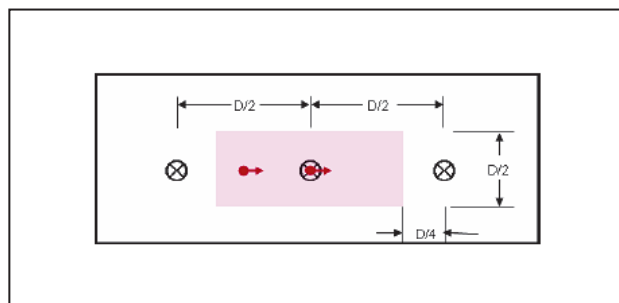
1.4 Eine einzelne Reihe von Düsen

1.4.1 Ein System, das Feuer nach den Nummern 3.3.2.3 bis 3.3.2.5 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 löscht



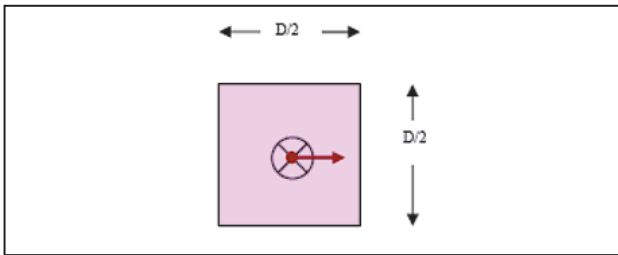
Bei diesem System sind die äußeren Düsen mindestens am Rand des geschützten Bereichs zu installieren.

1.4.2 Ein System, das Feuer nach den Nummern 3.3.2.1 bis 3.3.2.3 des Anhangs zur Anlage des MSC/Rundschreibens 913 löscht



Bei diesem System sind die äußeren Düsen außerhalb des geschützten Bereichs in einem Abstand von mindestens $1/4$ des maximalen Düsenabstandes zu installieren.

1.5 Eine einzelne Düse



Regel II-2/10.8.1 – Fest eingebautes Deckschaumsystem

Befindet sich ein geschlossener Rohrleitungsschacht innerhalb des Ladetankdeckbereichs, so

- .1 muss der Rohrleitungsschacht durch ein fest eingebautes Feuerlöschsystem entsprechend Regel II-2/10.9 geschützt sein. Das Löschsystem muss von einer leicht zugänglichen Stelle außerhalb des Rohrleitungsschachts aus bedient werden,
- .2 ist der Rohrleitungsschacht nicht als Teil des Ladetankdeckbereichs anzusehen,
- .3 braucht der Bereich des Rohrleitungsschachtes nicht in die Berechnung der Menge des Schaummittel-Wasser-Gemisches für das Deckschaumsystem entsprechend Regel II-2/10.8 einbezogen zu werden,
- .4 muss der Rohrleitungsschacht angemessen belüftet und entsprechend der Regeln II-2/4.5.10.1.2 und II-2/4.5.10.1.3 geschützt sein, und
- .5 darf der Rohrleitungsschacht keine Quellen entzündbarer Gase mit Ausnahme von Rohrleitungen und Flanschen enthalten. Falls der Rohrleitungsschacht irgend welche anderen Quellen entzündbarer Gase (d. h. Absperreinrichtungen/Ventile und Pumpen) enthält, so ist er als Ladepumpenraum anzusehen.

(VkBl. 2011 S. 247)