

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

48. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 28. Februar 1994

Heft 4

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 1994	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
52	26. 1. 1994	ECE-Regelung Nr. 65 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kennleuchten für Blinklicht für Kraftfahrzeuge	194
53	26. 1. 1994	ECE-Regelung Nr. 90 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Ersatz-Bremsbelag-Einheiten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	194
54	26. 1. 1994	ECE-Regelung Nr. 91 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Seitenmarkierungsleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	195
Straßenverkehr			
55	4. 2. 1994	Kraftfahrzeugkennzeichen Liste der diplomatischen Vertretungen und derjenigen internationalen Organisationen, die Kennzeichen für bevorrechtigte Personen erhalten Stand: Januar 1993 3. Berichtigung.....	195
Binnenschifffahrt			
56	15. 2. 1994	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung	195

Nr.	Datum	VkBl. 1994	Seite
57	10. 2. 1994	XVIII. Nachtrag zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich.....	196
58	10. 2. 1994	VI. Nachtrag zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen	197
Seeverkehr			
59	30. 12. 1993	IMO-Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen.....	198
Straßenbau			
60	4. 2. 1994	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/1994 Sachgebiet 06.0: Straßenbaustoffe, Allgemeines	219

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten**Nr. 52 ECE-Regelung Nr. 65 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kennleuchten für Blinklicht für Kraftfahrzeuge**

Bonn, den 26. Januar 1994
StV 18/37.18.03-65

Die ECE-Regelung Nr. 65 und die Änderung 1 zur ECE-Regelung Nr. 65 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kennleuchten für Blinklicht für Kraftfahrzeuge wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 30. Dezember 1993 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 65) in Kraft gesetzt und am 20. Januar 1994 im Bundesgesetzblatt, Teil II, Seite 108, verkündet.

Diese Verordnung tritt an dem Tag in Kraft, an dem die ECE-Regelung Nr. 65 sowie die Änderung 1 zur ECE-Regelung Nr. 65 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten.

Dem Generalsekretär der Vereinten Nationen wurden als Behörde, die die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 65 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

und als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 65 durchführen, das

Lichttechnische Institut
der Universität Karlsruhe
Kaiserstraße 12
76128 Karlsruhe

und der

Technische Überwachungsverein
Ostdeutschland
Sicherheit und Umweltschutz GmbH
Technischer Dienst Lichttechnik
Müggelseedamm 109-111
12587 Berlin

benannt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p p e

(VkB l . 1994 S. 194)

Nr. 53 ECE-Regelung Nr. 90 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Ersatz-Bremsbelag-Einheiten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

Bonn, den 26. Januar 1994
StV 18/37.18.03-90

Die ECE-Regelung Nr. 90 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Ersatz-Bremsbelag-Einheiten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 5. Januar 1994 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 90) in Kraft gesetzt und am 20. Januar 1994 im Bundesgesetzblatt, Teil II, Seite 109, verkündet.

Diese Verordnung tritt an dem Tag in Kraft, an dem die ECE-Regelung Nr. 90 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

Dem Generalsekretär der Vereinten Nationen wurden als Behörde, die die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 90 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

und als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 90 durchführen, die

Technische Prüfstelle für den
Kraftfahrzeugverkehr beim
Rheinisch-Westfälischen
Technischen Überwachungsverein
Adlerstraße 7
45307 Essen

und die

Technische Prüfstelle für den
Kraftfahrzeugverkehr beim Deutschen
Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e. V.
(DEKRA)
Liebstädter Straße 5
01277 Dresden

benannt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1994 S. 194)

Nr. 54 **ECE-Regelung Nr. 91 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Seitenmarkierungsleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger**

Bonn, den 26. Januar 1994
StV 18/37.18.03-91

Die ECE-Regelung Nr. 91 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Seitenmarkierungsleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 29. Dezember 1993 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 91) in Kraft gesetzt und am 20. Januar 1994 im Bundesgesetzblatt, Teil II, Seite 107, verkündet.

Diese Verordnung tritt an dem Tag in Kraft, an dem die ECE-Regelung Nr. 91 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

Dem Generalsekretär der Vereinten Nationen wurden als Behörde, die die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 65 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

und als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 91 durchführen, das

Lichttechnische Institut
der Universität Karlsruhe
Kaiserstraße 12
76128 Karlsruhe

und der

Technische Überwachungsverein
Ostdeutschland
Sicherheit und Umweltschutz GmbH
Technischer Dienst Lichttechnik
Müggelseedamm 109–111
12587 Berlin

benannt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1994 S. 195)

Straßenverkehr

Nr. 55 **Kraftfahrzeugkennzeichen Liste der diplomatischen Vertretungen und derjenigen internationalen Organisationen, die Kennzeichen für bevorrechtigte Personen erhalten Stand: Januar 1993 3. Berichtigung**

Bonn, den 4. Februar 1994
StV 11/36.22.06

Nach Mitteilung des Auswärtigen Amtes hat die Bundesrepublik Deutschland diplomatische Beziehungen mit Georgien aufgenommen. Für die Fahrzeuge der Botschaft und ihrer Mitglieder wurden nachstehende Sonderkennzeichen zugeteilt:

Georgien 0-162-1 bzw. BN-162-1.

Ich gebe hiervon Kenntnis und stelle anheim, die Liste unter I. im Verkehrsblatt Heft 3/1993 S. 98 entsprechend zu ergänzen.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1994 S. 195)

Binnenschifffahrt

Nr. 56 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffs-Untersuchungs- ordnung**

- Vorläufiges Schiffsattest
 - Anlage D**)
- Ausrüstung mit Ankern, Ankerketten und -drahtseilen
 - § 7.01 Nr. 2 und § 13.02 –**)
- Beiboote
 - § 7.04 Nr. 1a –**)

Aufgrund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit

**) Wiederholung ohne Änderung

Artikel 4 Satz 1 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung wird verordnet:

Artikel 1

Abweichend von der geltenden Rheinschiffs-Untersuchungsordnung ist folgende Regelung anzuwenden:

1. Anlage D erhält unter der Überschrift „Vorläufiges Schiffsattest/Vorläufiges Zulassungszeugnis“ die Fassung des Musters Nr. 2 des Anhangs 1 der Anlage B zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in der ab 1. April 1982 geltenden Fassung des Musters.
2. § 1.05 entfällt.
3. § 7.01 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Motorschiffe müssen mit einem Heckanker ausgerüstet sein, dessen Gewicht 25 vom Hundert des Gewichts (P) beträgt.

Motorschiffe mit einer größten Länge von mehr als 86 m müssen jedoch einen Heckanker führen, dessen Gewicht 50 vom Hundert des Gewichts (P) beträgt.

Schleppkähne müssen mit einem oder zwei Heckankern ausgerüstet sein, deren Zahl und Gewicht berechnet in vom Hundert des Gewichts (P), der folgenden Tabelle entsprechen müssen:

Tragfähigkeit des Schleppkahns	Anzahl der Heckanker	Gesamtgew. in v. H. von P
bis 400 t	1	25
über 400 t bis 650 t	1	30
über 650 t bis 1000 t	1	35
über 1000 t	1 o. 2	50

Von der Ausrüstung mit Heckankern sind befreit:

- a) Schiffe, für die sich nach den vorstehenden Absätzen dieser Nummer ein geringeres Gewicht als 100 kg für den Heckanker ergeben würde;
 - b) Schubleichter.“
4. Dem § 7.04 wird folgende Nummer 1a angefügt:

„1a. Das Beiboot muß schnell und sicher zu Wasser gebracht werden können. Wird das Beiboot mittels einer motorisch betriebenen Einrichtung zu Wasser gebracht, muß diese so beschaffen sein, daß beim Ausfall der Antriebsenergie das schnelle und sichere Zuwasserbringen nicht verhindert wird.“

5. § 13.02 erhält folgende Fassung:

„§ 13.02 Ausrüstung

Die Ausrüstung der Schiffe muß mindestens umfassen:

- am Vorschiff einen Anker von 250 kg mit einer 50 m langen Kette, deren Mindestbruchlast in kg das 35fache des tatsächlichen Ankergewichts beträgt; die Kette darf durch ein Drahtseil mit gleicher Mindestbruchlast ersetzt werden;
- die Geräte und Vorrichtungen, die zum Geben der in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen sowie zur Bezeichnung der Schiffe erforderlich sind;

- einen Strang von 100 m Länge und einem Durchmesser von 18 mm;
- zwei Stränge von 60 m Länge und einem Durchmesser von 16 bis 18 mm;
- eine Wurfleine von 70 m Länge und einem Durchmesser von 16 mm;
- ein Megaphon (Sprachrohr);
- einen Laufsteg;
- zwei Pumpen;
- Fender in genügender Anzahl;
- einen Bootshaken;
- einen Verbandkasten;
- an Bord der Motorschiffe ein Schaum-Feuerlöschgerät oder ein gleichwertiges Gerät;
- ein Beiboot mit Fahrgeschirr;
- zwei Rettungsringe oder Rettungswesten;
- einen Trinkwasserbehälter.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1994 in Kraft und mit Ablauf des 31. März 1997 außer Kraft.

Münster, den 15. Februar 1994

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
W e s t
M a c h e n s

Mainz, den 15. Februar 1994

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
S ü d w e s t
R o s t

(VkB l. 1994 S. 195)

Nr. 57 XVIII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich

Der Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 20. Dezember 1990 (VkB l. 1991 S. 14, 443), zuletzt geändert durch den XVII. Nachtrag vom 10. Dezember 1993 (VkB l. 1993 S. 827), wird wie folgt geändert:

§ 1

1. Im Teil C (Tarifsätze) sind im Abschnitt I (Befahrungsabgaben) in Nummer 6 Buchstabe b nach den Worten „die Bremer Weserschleuse transportiert werden,“ die Worte einzufügen: „sowie – befristet bis zum 31. Dezember 1995 – im Verkehr zwischen Häfen oberhalb der Abstiegsbauwerke Henrichenburg und dem Rhein über den Rhein-Herne-Kanal oder den Wesel-Datteln-Kanal“.
2. Im Teil D (Ausnahmesätze für Güter) sind
 - a) in der Tarifstelle 099 (Verzeichnis der begünstigten Güter)
 - bei der Güterart Magnesit in der Spalte der Verkehrsbeziehung 3 a die Zahl „308“ und
 - bei der Güterart „Olivin“ in der Spalte der Verkehrsbeziehung 6 a die Zahl „604“ einzufügen,

- b) nach der Tarifstelle 307 folgende Tarifstelle 308 einzufügen

Tarif stelle (TS)		Für Güter der Güterklasse			
		I/II Pf	III/IV Pf	V Pf	VI Pf
„308	Magnesit (Gkl. V: aus Nr. 6395) im Verkehr nach Mittellandkanal- häfen östlich der Schleuse Ander- ten – befristet bis zum 31. Dezem- ber 1995 –	–	–	0,765	–“

- c) in der Tarifstelle 604 (Erze, Schwefelkies) nach den Worten „**Schwefelkies** (Gkl. VI: Nr. 6220)“ als neue Zeile die Worte einzufügen „**Olivin** (Gkl. VI. aus Nr. 6332)“ sowie der Abgabensatz für Güter der Güterklasse VI zu ändern in „0,400“.

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. März 1994 in Kraft.

Bonn, den 10. Februar 1994
BW 11/28.03.10-10

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr. S c h m i t t

(VkB l. 1994 S. 196)

Nr. 58 VI. Nachtrag zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasser- straßen

Der Tarif für die Schiffsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen vom 27. August 1992 (VkB l. 1992 S. 484), zuletzt geändert durch den V. Nachtrag vom 12. Januar 1994 (VkB l. 1994 S. 127), wird wie folgt geändert:

§ 1

Im Teil D (Ausnahmesätze für Güter) sind

- a) in der Tarifstelle 099 (Verzeichnis der begünstigten Güter)

- nach der Güterart Eisenwaren als neue Zeile in der Spalte Güterart das Wort „Elektrodenpech“ und in der Spalte der Verkehrsbeziehung 9 b die Zahl „979“,
- bei der Güterart „Schlacken“ in der Spalte der Verkehrsbeziehung 8 b die Zahl „856“ und
- nach der Güterart Steine als neue Zeile in der Spalte Güterart das Wort „Steinkohlenteerpech“ und in der Spalte der Verkehrsbeziehung 9 b die Zahl „979“,

- b) nach der Tarifstelle 855 folgende neue Tarifstelle 856 und nach der Tarifstelle 978 folgende neue Tarifstelle 979 einzufügen:

Tarif stelle (TS)		Für Güter der Güterklasse			
		I/II Pf	III/IV Pf	V Pf	VI Pf
„856	Schlacken (Gkl. VI: Nr. 6152) auf dem Neckar im Verkehr von Häfen oberhalb der Schleuse Untertürk- heim (Neckar-km 187) zum Rhein – befristet bis zum 31. Dez. 1995 –	–	–	–	0,445
979	Elektrodenpech (Steinkohlenteer- pech – Gkl. V: Nr. 8393) im Verkehr von Hä- fen oberhalb Tarif- km 276 (Schleuse- Marktbreit) – befristet bis zum 31. Dez. 1995 –	–	–	0,480	–“

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. März 1994 in Kraft.

Bonn, den 10. Februar 1994
BW 11/28.03.10-20

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr. S c h m i t t

(VkB l. 1994 S. 197)

Seeverkehr

Nr. 59 **IMO-Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen** **Übersetzung aus dem Englischen**

Bonn, den 30. Dezember 1993
See 16/48.30.02/30 S 93

Die EntschlieÙung A.686(17) mit dem als Anlage beige-fügten Code on Alarms and Indicators wurde am 6. No-vember 1991 von der Vollversammlung der Inter-nationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen.

Die nachfolgende Übersetzung des Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen wird gemäß § 6 der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheits-verordnung) vom 8. Dezember 1986 (BGBl I S. 2361), zuletzt geändert durch die fünfte Verordnung zur Ände-rung der Schiffssicherheitsverordnung vom 15. Dezember 1993 (BGBl I S. 2098) veröffentlicht und mit Wirkung vom 1. April 1994 in Kraft gesetzt.

Abweichend von Absatz 1.3 der Anlage gilt der Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen an Bord von Schiffen, die am oder nach dem 1. April 1994 gebaut werden oder bei vorhandenen Schiffen, bei denen nach dem 1. April 1994 größere Veränderungen oder Neueinbauten an bzw. von Alarm- und Anzeigeeinrichtungen durchgeführt werden.

Bundesministerium für Verkehr
im Auftrag

Hinz

EntschlieÙung A.686(17)
angenommen am 6. November 1991
(Übersetzung aus dem Englischen)

Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen

Inhaltsverzeichnis

Präambel

- 1 - Zweck und Anwendung
- 2 - Begriffsbestimmungen
- 3 - Allgemeines
- 4 - Akustische Alarmer und Rufe
- 5 - Optische Alarmer, Rufe und Anzeigen
- 6 - Charakteristische Merkmale
- 7 - Anforderungen an besondere Alarmer
- 8 - Gruppierung von Alarmen und Anzeigen
- 9 - Anordnung von Alarm- und Anzeigeeinrichtungen
- Anhang - Beispiele für Anzeigesäulen

Code für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen

PRÄAMBEL

Dieser Code ist auf der Basis folgender Grundsätze ent-wickelt worden:

1. Bei dem Code handelt es sich um eine Empfehlung, die überwiegend für Schiffe gedacht ist, für die das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74) in der jeweils geltenden Fassung und die zuge-ordneten Codes (IBC, BCH, IGC und Gastanker-codes) gelten. Obwohl Alarm- und Anzeigeeinrich-tungen durch die Codes für bewegliche Offshore-Bohrplattformen, Handelsschiffe mit Nuklearantrie-ben, Schiffe mit dynamischem Auftrieb und ver-gleichbare Fahrzeuge sowie durch das Interna-tionale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) nicht besonders erfaßt sind, kann der Code, soweit zutref-fend, als Richtlinie dienen; in Zukunft könnte er ergänzt werden, so daß diese Regelwerke einge-schlossen sind. Der Code kann auch als Richtlinie dienen, wenn Alarmerinrichtungen installiert werden, die nicht durch IMO-Regelwerke vorgeschrieben sind. Er läßt gegenwärtig in der Weltschiffahrt ge-bräuchliche Verfahren zu und erlaubt auch die Verwendung alternativer Methoden.

Es ist allerdings beabsichtigt, die Vereinheitlichung der Anlagen verschiedener Schiffe zu fördern und so die Sicherheit der Besatzungen sowie ihre Übungen zu verbessern.

2. Der Code wird Herstellern und Betreibern dadurch nut-zen, daß er Bezugnahmen auf Prioritäten, Anordnun-gen, Lage und Typen, einschließlich der Farben, Symbole usw. der Alarm- und Anzeigeeinrichtungen an Bord in einem Dokument zusammenfaßt.

Wenn die jeweils zutreffenden IMO-Regelwerke nicht den Typ und die Anordnung bestimmter Alarmer festlegen, werden diese Informationen, soweit durchführbar, mit dem Ziel einer einheit-lichen Anwendung in diesem Code aufgezeigt.

3. Obwohl einer Übereinstimmung der Terminologie mit den IMO-Regelwerken der Vorzug gegeben wurde, wurde soweit durchführbar, auch eine Harmonisierung mit der IEC-Publikation

92-203:985, Elektrische Anlagen auf Schiffen, Systementwurf - Akustische und optische Signale, angestrebt.

4. Es wird anerkannt, daß die technische Entwicklung und zukünftige Änderungen der IMO-Regelwerke, auf die in diesem Code Bezug genommen wird, Änderungen des Codes selbst veranlassen werden.

Dementsprechend wird die Organisation den Code, soweit erforderlich, überarbeiten und dabei sowohl Änderungen in IMO-Regelwerken als auch zukünf-tige Entwicklungen berücksichtigen.

5. Die Verwaltungen werden angehalten, diesen Code bei Reedern, Betreibern, Herstellern und anderen interessierten Stellen zu verbreiten.

1 Zweck und Anwendung

- 1.1 Bei diesem Code handelt es sich um eine Empfehlung für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen. Er soll als allgemeine Richtlinie für den Entwurf dienen und einheitliche Typen, Anordnungen und Prioritäten der Alarm- und Anzeigeeinrichtungen fördern, die durch SOLAS 74 sowie die zugeordneten Codes (IBC, BCH, IGC und Gastankercodes) in der jeweils geltenden Fassung vorgeschrieben sind.
- 1.2 Um eine vergleichbare Vereinheitlichung zu erreichen, dient der Code ebenfalls als Richtlinie für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen, die in anderen als den unter 1.1 genannten Regelwerken enthalten sind.
- 1.3 Der Code gilt für Alarm- und Anzeigeeinrichtungen an Bord von Schiffen, die am oder nach dem 1. Juli 1992 gebaut werden. Der Code gilt ebenso bei größeren Veränderungen und bei Neueinbauten an bzw. von Alarm- und Anzeigeeinrichtungen, die am oder nach dem 1. Juli 1992 durchgeführt werden.

2 Begriffsbestimmungen

- 2.1 **Alarm.** Ein Alarm oder ein Alarmsystem, das entweder akustisch oder akustisch und optisch einen Zustand meldet, der Aufmerksamkeit verlangt.
- 2.2 **Notalarmer.** Alarme, die melden, daß eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben oder für das Schiff und seine Maschinenanlage vorliegt, und die eine unverzügliche Reaktion erfordern. Notalarmer sind wie folgt eingestuft:
 - 1 **Generalalarm.** Ein Alarm, der im Fall einer Gefahr für alle Personen an Bord gegeben wird und Fahrgäste und Besatzung zu den Sammelplätzen ruft.
 - 2 **Feueralarm.** Ein Alarm, der bei Bränden die Besatzung ruft.
 - 3 Alarme zur Warnung bei unmittelbaren Gefahren für Personen, einschließlich
 - 3.1 **Feuerlöschmittel-Alarm.** Ein Alarm, der beim bevorstehenden Einleiten von Feuerlöschmitteln in einen Raum warnen soll.
 - 3.2 **Schließalarm bei kraftbetriebenen wasserdichten Schiebetüren.** Ein Alarm gemäß SOLAS Regel II-1 /15.9.1 oder bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut werden gemäß SOLAS Regel II- 1 /15.7.1.6, der beim Schließen einer kraftbetriebenen wasserdichten Schiebetür warnt.
- 2.3 **Primäralarme.** Alarme, die auf einen Zustand hinweisen, der zur Vermeidung von Notfällen eine unmittelbare Reaktion erfordert. Primäralarme sind wie folgt eingestuft:
 - 1 **Maschinenalarm.** Ein Alarm, der auf eine Funktionsstörung oder einen sonstigen vom Normalen abweichenden Zustand der maschinen- und elektrotechnischen Anlage hinweist.
 - 2 **Ruderanlagen-Alarm.** Ein Alarm, der auf eine Funktionsstörung oder einen sonstigen vom Normalen abweichenden Zustand der Ruderanlage hinweist, d.h., Alarm bei Überlastung,

bei Phasenausfall, bei Spannungsausfall und bei niedrigem Füllstand im Vorratsbehälter für Hydrauliköl.

- 3 **Alarm bei Störungen im Steuerungssystem.** Ein Alarm, der auf einen Fehler in der Automation oder in der Fernsteuerung hinweist, z. B. ein Alarm bei einer Störung der Brückenfernsteuerung des Antriebs.
- 4 **Bilgenalarm.** Ein Alarm, der auf einen ungewöhnlich hohen Bilgenwasserstand hinweist.
- 5 **Alarm für Ingenieure.** Ein Alarm, der im Maschinenkontrollraum oder am Manövrierstand ausgelöst wird und das Personal in den Unterkünften der Ingenieure darauf hinweist, daß Hilfeleistung im Maschinenraum benötigt wird.
- 6 **Personalalarm.** Ein Alarm, der die Sicherheit eines Wachingenieurs gewährleistet, sofern sich dieser allein im Maschinenraum aufhält.
- 7 **Feuermeldealarm.** Ein Alarm, der die Besatzung auf der Brücke, an der Feuerkontrollstation oder sonstwo darauf hinweist, daß ein Brand gemeldet wurde.
- 8 **Alarm zur Fehleranzeige** in Notalarmanlagen, Primäralarmanlagen, Meldesystemen oder bei Störung ihrer jeweiligen Energieversorgung.
- 9 **Ladungsalarm.** Ein Alarm, der einen durch die Ladung oder durch eine Anlage, die den Schutz und die Sicherheit der Ladung gewährleistet, verursachten außergewöhnlichen Zustand anzeigt.
- 10 **Gasmeldealarm.** Ein Alarm, der das Auftreten von Gasen anzeigt.
- 11 **Alarm bei Störungen an kraftbetriebenen wasserdichten Türen.** Alarme, die niedrigen Füllstand in Vorratsbehältern von Hydraulik-Flüssigkeiten, niedrigen Gasdruck oder Verlust der Speicherenergie in Hydraulikspeichern und Ausfall der elektrischen Energieversorgung kraftbetriebener wasserdichter Schiebetüren anzeigen.
- 2.4 **Sekundäralarme.** Alarme, die nicht in 2.2 oder 2.3 aufgeführt sind.
- 2.5 **Anzeige.** Optische Anzeige zur Information über den Zustand einer Anlage oder der Ausrüstung.
- 2.6 **Vorgeschriebener Alarm oder Anzeige.** Ein Alarm oder eine Anzeige, die von einem IMO-Regelwerk gemäß 1.1 oder 1.2 vorgeschrieben sind. Andere Alarme oder Anzeigen werden in diesem Code als nicht vorgeschriebener Alarm oder Anzeige bezeichnet.
- 2.7 **Ruf.** Die Aufforderung eines einzelnen an eine andere Person oder Personengruppe zur Kontaktaufnahme, Unterstützung bzw. Tätigkeit, wie z. B. der vollständige Ablauf des Signals und der Anzeige bei einer solchen Aufforderung.
- 2.8 **Quittierung.** Manuelle Bestätigung des Empfangs eines Alarms oder Rufs.
- 2.9 **Abstellen.** Manuelles Abschalten eines Alarms oder Rufs, wenn die Ursache behoben ist.

2.10 **Gruppierung.** Gruppierung ist ein Oberbegriff mit der Bedeutung:

- .1 die Anordnung einzelner Alarme auf Alarmtafeln oder einzelner Anzeigen auf Anzeigetafeln, wie Ruderanlagen-Alarm am Ruderstand auf der Kommandobrücke oder Türanzeigen an der Tafel für die Stellung der wasserdichten Türen;
- .2 die Kombination einzelner Alarme zur Darstellung eines Alarms an einer entfernten Stelle, wie der Maschinenalarm in der Kammer der Ingenieure; und
- .3 die Anordnung von Alarmen nach ihrer Priorität, wie Notalarms, Primäralarme, Sekundäralarme.

2.11 **IBC-Code.** Der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (Entschließung MSC.4 (48) in der jeweils geltenden Fassung).

2.12 **BCH-Code.** Der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (Entschließung MSC. 9 (53) in der jeweils geltenden Fassung).

2.13 **IGC-Code.** Der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (Entschließung MSC. 5 (48) in der jeweils geltenden Fassung).

2.14 **Gastankercode (GC).** Der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (Entschließung A.328 (IX) in der jeweils geltenden Fassung).

3 Allgemeines

- 3.1 Die Darstellung von Alarmen und Anzeigen muß klar, unzweideutig und folgerichtig sein.
- 3.2 Alle vorgeschriebenen Alarme müssen sowohl optisch als auch akustisch angezeigt werden, ausgenommen hiervon sind Notalarms gemäß 2.2, die vorrangig akustisch sein sollen. In Maschinenräumen mit hohem Schalldruckpegel sollen akustische Alarme durch optische Alarme gemäß 5.1 ergänzt werden. Akustische Alarme im Wohnbereich können ebenfalls durch optische Alarme ergänzt werden.
- 3.3 Ein neuer Alarmzustand soll von bestehenden und bereits quitierten Alarmen deutlich zu unterscheiden sein, z.B. sind bestehende und quitierte Alarme durch ein Dauerlicht und neue Alarme durch ein Blinklicht darzustellen. An Fahrständen oder soweit vorgeschrieben an anderen geeigneten Stellen sollen die Alarmeinrichtungen zwischen Normalzustand, Alarm, und quitierten Alarmen eindeutig unterscheiden.
- 3.4 Alarme sollen bestehen bleiben, bis sie quitiert worden sind, und die optische Anzeige von Einzelalarmen soll erhalten bleiben bis der Fehler behoben ist und dann soll sich die Alarmeinrichtung in den normalen Betriebszustand zurücksetzen. Falls ein Alarm quitiert wurde und eine zweite Störung eintritt, bevor die erste behoben ist, sollen akustische und optische Alarme wieder in Funktion treten.
- 3.5 Alarme sollen nur dann abgestellt werden können,

wenn auf die Bedingungen, die sie verursacht haben, erfolgreich reagiert worden ist.

3.6 Vorgeschriebene Alarmsysteme sollen ständig energiegestützt sein und sollen im Falle eines Ausfalls der normalen Energieversorgung eine selbsttätige Umschaltung auf eine Bereitschaftsenergieversorgung haben. Notalarms und Primäralarme sollen von der Hauptstromversorgung und von den Notstromquellen gemäß SOLAS Regel II-1/42 oder II-1/43 gespeist werden, es sei denn, daß diese Regeln, soweit zutreffend, andere Einrichtungen zulassen, mit der Ausnahme, daß

- .1 die Energiequellen der Schließalarms für die kraftbetriebenen wasserdichten Schiebetüren dieselben wie die zum Schließen der Türen sein können;
- .2 die Energiequelle des Feuerlöschmittels Alarms das Feuerlöschmittel selber sein kann;
- .3 ständig geladene eigens hierfür vorgesehene Akkumulatorbatterien, die in ihrer Ausführung, Aufstellung und Dauerleistung der Notstromquelle gleichwertig sind, anstelle der Notstromquelle verwendet werden können.

3.7 Vorgeschriebene Ruderwinkelanzeiger und Stellungsanzeiger kraftbetriebener wasserdichter Schiebetüren sollen von der Hauptstromquelle versorgt werden und sollen bei Ausfall der normalen Stromversorgung eine selbsttätige Umschaltung auf die Notstromquelle haben.

3.8 Störungen der normalen Energieversorgung für vorgeschriebene Alarmeinrichtungen sollen durch akustische und optische Alarms angezeigt werden.

3.9 Vorgeschriebene Alarmeinrichtungen sollen, soweit durchführbar, selbstüberwacht konstruiert sein, z.B. soll eine offene Meldeschleife einen akustischen und optischen Alarm auslösen; siehe auch SOLAS Regeln II-2/13.1.2 und II-1/51.1.4.

3.10 Es sollen Vorkehrungen zur Funktionsprüfung von vorgeschriebenen Alarmen und Anzeigen getroffen werden. Die Verwaltung soll z. B. durch Ausbildung und Übungen sicherstellen, daß die Besatzung mit Not- und Primäralarmen vertraut ist.

3.11 Vorgeschriebene Alarm- und Anzeigeeinrichtungen sollen in ihrer Funktion von Steuerungseinrichtungen und -ausrüstungen unabhängig sein oder eine gleichwertige Redundanz gewährleisten. Alle weiteren Anforderungen an besondere Alarms der IMO-Regelwerke, die für das Schiff zutreffen, sollen erfüllt werden.

3.12 Rechnerprogramme für rechnergestützte Alarm- und Anzeigeeinrichtungen sollen nicht durch Energieausfall oder -schwankungen gelöscht oder verändert werden können. Es sollen Vorkehrungen getroffen werden, die unbeabsichtigte oder unbefugte Änderungen von Rechnerprogrammen verhindern.

3.13 Leitungen für Notalarms und deren Energieversorgung sollen feuerhemmend sein und - soweit es die Verwaltung für durchführbar hält - auf direktem Wege verlegt sein. Ausrüstungen und Kabel für Notalarms sollen so angeordnet sein, daß die Gefahr eines totalen Funktionsausfalls durch örtlich

- begrenzte Brände, Kollision, Wassereinbruch oder ähnliche Schäden auf ein Minimum reduziert wird.
- 3.14 Soweit die Verwaltung es für durchführbar hält, sollen Notalarms so angeordnet sein, daß akustische Alarmsignale auch bei Ausfall irgendeiner Schleife oder eines Bauteils wahrnehmbar bleiben.
- 3.15 Es sollen Maßnahmen getroffen werden, um Fehlalarme unter normalen Betriebsbedingungen zu vermeiden, z.B. durch Totzeitglieder gegen die Auswirkungen normaler Betriebswertschwankungen.
- 3.16 Alarme und Anzeigen auf der Brücke sollen auf ein Minimum beschränkt sein. Alarme und Anzeigen, die nicht als Alarme und Anzeigen auf der Brücke vorgeschrieben sind, sollen nicht auf der Brücke angeordnet sein, sofern dies nicht von der Verwaltung erlaubt ist.
- 3.17 Die Anlagen sollen so angeordnet sein, daß alle Alarmsignale nur an den entsprechenden Bedienständen quittiert oder abgestellt werden können.
- 3.18 Zur Erleichterung der Wartung und zur Begrenzung des Brandrisikos und von Schäden für das Personal sollen Maßnahmen zur Trennung von Meßwertgebern bei Tanks und bei Rohrleitungen für brennbare Flüssigkeiten oder Flüssigkeiten unter hoher Temperatur und hohem Druck erwogen werden (z.B. Ventile, Hähne, Tauchhülsen für Temperaturfühler).

4 Akustische Alarme und Rufe

- 4.1 Vorgeschriebene Alarme sollen in allen Bereichen der Räume, für die sie vorgesehen sind, deutlich hörbar und zu unterscheiden sein. Wenn zwischen verschiedenen akustischen Alarmen und Rufen nicht deutlich unterschieden werden kann, wie in Maschinenräumen mit hohem Umgebungs-Schalldruckpegel, soll es mit Ausnahme des Feuerlöschmittel-Alarms zulässig sein, optische Alarme und Anzeigen, die die Bedeutung des akustischen Alarms oder Rufs erkennen lassen, zusätzlich zu den normalen akustischen Alarm- und Rufanlagen zu installieren.
- 4.2 Der Feuerlöschmittel-Alarm soll eine Charakteristik aufweisen, die ihn einfach von jedem anderen akustischen Alarm oder Ruf, der in den betreffenden Räumen angeordnet ist, unterscheidet; er soll nicht mit einem anderen Alarm oder Ruf kombiniert werden.
- 4.3 Akustische Alarme und Rufe sollen eine Charakteristik gemäß Abschnitt 6 aufweisen.
- 4.4 In großen Räumen soll mehr als eine akustische Alarm- oder Rufanlage angeordnet sein, damit Personen, die sich in der Nähe der Schallquelle aufhalten, nicht beeinträchtigt werden und, soweit möglich, ein gleichmäßiger Schallpegel im ganzen Raum sichergestellt ist.
- 4.5 Es können Komponenten zur Anpassung der Frequenz akustischer Alarme innerhalb der beschriebenen Grenzen vorgesehen sein, damit deren Leistung unter den jeweiligen Umgebungsbedingungen optimiert werden kann. Nachdem der Abgleich beendet ist, sollen die Bedienelemente entsprechend den Anforderungen der Verwaltung versiegelt werden.
- 4.6 Vorgeschriebene akustische Alarme sollen nicht mit Reglern zur Einstellung des Schalldruckpegels versehen sein.
- 4.7 Die Verwaltungen können elektronisch erzeugte Schallsignale zulassen, wenn alle zutreffenden Anforderungen erfüllt sind.
- 4.8 Die Verwaltungen können die Verwendung der Rundspruchanlage für den Generalalarm und den Feueralarm unter folgenden Voraussetzungen zulassen:
- .1 alle Anforderungen der Kapitel II und III der SOLAS 74 in der geltenden Fassung werden erfüllt;
 - .2 alle zutreffenden Anforderungen für vorgeschriebene Alarme in diesem Code werden erfüllt;
 - .3 sobald ein Notalarm ansteht, unterdrückt die Anlage selbsttätig alle anderen Eingabesysteme sowie alle vorhandenen Lautstärkeregler, damit die erforderliche Leistung für den Notalarm zur Verfügung steht;
 - .4 die Anlage ist so ausgelegt, daß Rückkopplungen und Interferenzen ausgeschlossen sind;
 - .5 die Anlage ist so ausgelegt, daß sie die Auswirkungen einer einzelnen Störung minimiert, z. B. durch die Verwendung mehrerer Verstärker mit separater Kabelführung zu Gesellschaftsräumen, Gängen, Treppen und Kontrollstationen, durch die Verwendung mehr als einer Komponente zur Erzeugung elektronischer Schallsignale und der elektrischen Sicherung einzelner Lautsprecher gegen Kurzschlüsse.
- 4.9 Der Generalalarm, der Feueralarm (sofern er nicht in die Generalalarm-Anlage integriert ist), der Feuerlöschmittel-Alarm und der Maschinenalarm sollen so ausgelegt sein, daß eine einzelne Störung in der Energieversorgung oder in den Komponenten zur Tonerzeugung und Verstärkung (sofern vorhanden) nicht die Funktionsfähigkeit der anderen Teile beeinträchtigt.
- 4.10 Der Generalalarm soll in allen Räumen gemäß SOLAS Regel III/50 bei geschlossenen Türen und Zugängen hörbar sein.
- 4.11 Im allgemeinen sollen die Schalldruckpegel akustischer Alarme an den Schlafplätzen in den Unterkunftsräumen sowie in einer Entfernung von 1 m von der Schallquelle mindestens 75 dB(A) betragen und mindestens 10 dB(A) über dem Schalldruckpegel der Umgebung liegen, wenn das Schiff bei gemäßigtetem Wetter in Fahrt ist und die normalen Anlagen in Betrieb sind. Der Schalldruckpegel soll im 1/3 Oktav-Band im Bereich der Grundfrequenz liegen. In keinem Fall soll ein akustischer Alarm in einem Raum 120 dB(A) überschreiten.
- 4.12 Mit Ausnahme von Glocken soll die Frequenz akustischer Alarme zwischen 200 und 2 500 Hz liegen.

5 Optische Alarme, Rufe und Anzeigen

- 5.1 Zusätzlich vorgesehene optische Alarme und Rufe in Maschinenräumen mit hohem Umgebungs-Schalldruckpegel und in Unterkunftsräumen sollen:
- .1 entweder direkt oder durch Spiegelung in allen Teilen des Raumes, für den sie vorgeschrieben werden, deutlich sichtbar und erkennbar sein;

- .2 in Farbe und Piktogramm mit Tabelle 6.1.1 - 6.1.3 übereinstimmen;
 - .3 gemäß 5.2 blinken;
 - .4 eine hohe Lichtstärke aufweisen; und
 - .5 in großen Räumen mehrfach angeordnet sein.
- 5.2 Blinkende Alarmer und Rufe sollen zumindest 50 % einer Periode leuchten und eine Frequenz zwischen 0,5 und 1,5 Hz aufweisen.
- 5.3 Optische Alarmer und Anzeigen auf der Kommandobrücke sollen die Sicht bei Nacht nicht beeinträchtigen.
- 5.4 Wenn Alarmer und Anzeigen nicht mit den genormten Piktogrammen gemäß Tabelle 6.1.1 - 6.1.3 versehen sind, sollen sie deutlich gekennzeichnet sein. Die genormten Piktogramme sollen auf Säulen angeordnet sein, so daß sie aus allen Richtungen leicht zu erkennen sind. Dies gilt insbe-

sondere für die Notalarmer in Tabelle 6.1.1. Genormte Piktogramme können ebenso auf Konsolen, auf Anzeigetafeln oder als Markierungen für beleuchtete Anzeigen verwendet werden.

- 5.5 Die Farben der Alarmer und Anzeigen sollen, wenn es von der Verwaltung für zweckmäßig angesehen wird, mit der ISO-Norm 2412 übereinstimmen.

6 Charakteristische Merkmale

- 6.1 Die aufgeführten Not- und Primäralarmer sowie die Rufsignale sollen die akustischen und optischen Merkmale der Tafeln dieses Abschnittes zeigen. Alle anderen Alarmer, Anzeigen und Rufsignale sollen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung deutlich von jenen dieses Abschnittes zu unterscheiden sein. Diese Tafeln sind nicht allumfassend, und andere Alarmer können von der Verwaltung in Übereinstimmung mit dem Code hinzugefügt werden.

Tafel 6.1.1 - Notalarmer
(Bemerkung: Akustische Kennziffern siehe Tafel 6.2)

Art der Alarmer		IMO-Regelwerke	Akustisch		Optisch		Bemerkungen
			Vorrichtung	Kennziffer	Farbe	Piktogramm*)	
Generalalarm		SOLAS II/50 II/6.4	Pfeife Sirene Glocke Hupe Horn	1.a, 1.b	Grün/ Weiß	  Fahrgäste Besatzung	Sammelplatz für Fahrgäste. Aussetzstation für die Besatzung.
Feueralarm	in anderen Räumen als dem Maschinen- raum	SOLAS II-2/40.4 II-2/13	Glocke Hupe Sirene Horn	2, 1.b	Rot		Feuerkontrollstation für die Besatzung
	im Maschinen- raum	SOLAS II-2/11.8 II-2/14	Glocke Summer Horn	2	Rot		Horn/Glocke im Maschinen- raum, Summer/Glocke anderswo
Feuerlöschmittel- Auslösealarm		SOLAS II-2/5.1.6	Sirene Horn	2	Rot	CO₂ HALON	Signal geht der Auslösung voraus. Akustisches Signal unterscheidet sich von allen anderen.
Schließalarm für die kraftbetriebenen wasserdichten Schiebetüren		SOLAS II-1/15.9.1; für Schiffe, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind II-1/15.7.1.6 und 15.8.2	Horn Summer Glocke	2	Rot Grün	Kein Piktogramm zugeteilt	Signal an der Tür beginnt vor dem Schließvorgang und dauert während desselben an. Am Fernüberwachungsort: Tür geöffnet - rote Anzeige, Tür geschlossen - grüne Anzeige. Auf Schiffen, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind, blinkt die rote Anzeige auf der Brücke während die Tür schließt.

*) Verwendung mit Alarmanzeigesäulen

Tafel 6.1.2 - Primäralarme

(Bemerkung: Akustische Kennziffern siehe Tafel 6.2)

Art der Alarmer		IMO-Regelwerk	Akustisch		Optisch		Bemerkungen
			Vorrichtung	Kennziffer	Farbe	Piktogramm*)	
Maschinenalarm		SOLAS II-1/51.1	Horn Summer	3	Gelb-orange		Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Ruderanlagen-Alarm		SOLAS II-1/29.5.2 29.8.4 29.12.2 30.3	Horn Summer	3	Gelb-orange		Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Alarm bei Störungen im Steuerungssystem		SOLAS II-1/29.8.4 II-1/49.5	Horn Summer	3	Gelb-orange	Kein Piktogramm zugeteilt	Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Bilgenalarm		SOLAS II-1/48	Horn Summer	3	Gelb-orange		Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Alarm für Ingenieure		SOLAS II-1/38	Horn Summer	3	Gelb-orange		Horn/Summer in den Gängen der Ingenieure, Summer in den Wohnräumen der Ingenieure
Personalalarm		Entschließung A.481 (XII), Abschnitt 7.3	Horn Summer	3	Gelb-orange		Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Feuermeldealarm		SOLAS II-2/12	Glocke Summer Horn	2	Rot		
		SOLAS II-2/13	Glocke Summer Horn	2	Rot		Löst selbsttätig den Feuersalarm aus, wenn nicht in 2 Minuten oder weniger quittiert wird. Horn/Glocke im Maschinenraum, Summer/Glocke anderswo.
		SOLAS II-2/13.1 für Schiffe, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind	Glocke Summer Horn	2	Rot		
Alarm zur Fehleranzeige in Alarmsystemen		II-1/51.2.2	Horn Summer	3	Gelb-orange	kein Piktogramm zugeteilt	Horn im Maschinenraum, Summer anderswo
Ladungsalarm		IBC, BCH, IGC, GC	Horn Summer	3	Gelb-orange	kein Piktogramm zugeteilt	Bezüge zu IMO-Regelwerken siehe Tafeln 9.1.1 - 9.1.8. Horn im Maschinenraum, Summer im Maschinenkontrollraum, Ladungskontrollraum und Brücke
Gasspüralarm	Für Chlor	IGC 17.14.4.3 17.14.1.4 GC 17.12.5(d)(iii) 17.12.5(a)(iv)	Sirene Horn Glocke	2	Rot	GAS Cl	
	Ausgenommen Chlor	IGC 13.6.17.9 16.2.1.2, 16.2.9 GC 13.6, 17.11, 16.2(b), 16.10	Summer Horn	3	Gelb-orange	GAS xxx	xxx Abkürzungen der Gasart können angezeigt werden
Alarm bei Störungen der kraftbetriebenen wasserdichten Schiebetüren.		SOLAS II-1/15.7.3 15.7.8 für Schiffe, die am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind.	Horn Summer	3	Gelb-orange	kein Piktogramm zugeteilt	Horn im Maschinenraum, Summer anderswo

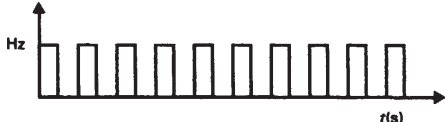
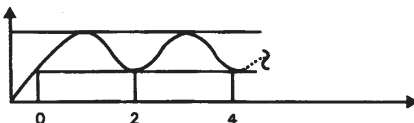
*) Verwendung mit Alarmanzeigesäulen

Tafel 6.1.3 - Rufsignale
(Bemerkung: Akustische Kennziffern siehe Tafel 6.2)

Art der Alarme	IMO-Regelwerke	Akustisch		Optisch		Bemerkungen
		Vorrichtung	Kennziffer	Farbe	Piktogramm*)	
Telefon	SOLAS II-1/50	Horn Summer Glocke	3.a	Weiß		Horn/Glocke im Maschinenraum und in den Gängen des Wohnbereiches der Ingenieure; Summer/Glocke im Maschinenkontrollraum, auf der Brücke und in den Wohnräumen der Ingenieure
Maschinentelegraf	SOLAS II-1/37	Horn Glocke Summer	2 3.a	Weiß		Horn/Glocke im Maschinenraum, Summer/Glocke im Maschinenraum und auf der Brücke

*) Verwendung mit Alarmanzeigesäulen

Tafel 6.2 - Akustischer Alarm und zeitlicher Verlauf des Rufes

Akustische Kennziffer	Zeitlicher Verlauf	Bemerkungen
1.a		Generalalarm
1.b	Besondere Kennziffern gemäß Sicherheitsrolle	
2.		Dauerton bis zur Aufhebung oder Quittierung
3.a		Alternative zeitliche Verläufe, um zwischen Alarmen zu unterscheiden. Zum konsequenten Gebrauch für Primär- und Sekundäralarme. Impulsfrequenz zwischen 0,5 Hz und 2,0 Hz
3.b		
3.c		
3.d		

7 Anforderungen an besondere Alarme

7.1 Personalalarm

7.1.1 Der Personalalarm soll selbsttätig einen Alarm auf der Brücke oder, soweit zweckmäßig, im Wohnbereich der Offiziere auslösen, wenn er nicht innerhalb einer den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden Zeit, jedoch nicht über 30 Minuten hinausgehend, im Maschinenraum quittiert wurde.

7.1.2 Im Maschinenraum soll ein Vorwarnsignal vorgesehen werden, das 3 Minuten vor dem Ansprechen des in 7.1.1 vorgeschriebenen Alarms gegeben wird.

7.1.3 Das Alarmsystem soll aktiviert werden

- .1 selbsttätig, wenn sich ein wachhabender technischer Offizier wegen eines ausgelösten Maschinenalarms in die Maschinenräume begeben muß; oder
- .2 manuell, durch den wachhabenden technischen Offizier, wenn er zu Routine-Kontrollgängen die Maschinenräume betritt.

7.1.4 Das Alarmsystem soll durch den wachhabenden technischen Offizier ausgeschaltet werden, nachdem er die Maschinenräume verlassen hat. Nachdem das System gemäß 7.1.3.1 aktiviert worden ist, soll die Ausschaltung nicht möglich sein, bevor der technische Offizier den Alarm im Maschinenraum quittiert hat.

7.1.5 Der Personalalarm darf auch den Alarm für Ingenieure auslösen.

7.2 Alarm für Ingenieure

Auf Schiffen mit unbesetzten Maschinenräumen soll zusätzlich zur Auslösung von Hand der Alarm auch ausgelöst werden, wenn ein Maschinenalarm innerhalb einer vorgegebenen Zeit von z.B. 2 Minuten, nicht im Maschinenraum oder im Kontrollraum quittiert wurde.

8 Gruppierung von Alarmen und Anzeigen

8.1 An zentralen Stellen, an denen akustische und optische Alarme und Anzeigen vorgeschrieben sind, z.B. auf der Brücke, im Maschinenraum oder im Maschinenkontrollraum, sollen die Alarme und Anzeigen - ausgenommen von Notalarmen - soweit durchführbar, in Gruppen angeordnet sein.

8.2 Der Umfang der Alarme und Anzeigen wird in Abhängigkeit des Schiffstyps und der Maschinenanlage unterschiedlich ausfallen. Die grundlegenden Empfehlungen gemäß Tafel 8.1 bis 8.3 sind jedoch einzuhalten.

8.3 Wenn optische Alarme in Gruppen gemäß 2.10.2 zusammengefaßt werden, sollen an entsprechenden Stellen Einzelalarms zur Identifizierung des Alarmzustandes vorgesehen sein.

8.4 Es ist die Absicht, mit der Gruppierung folgendes zu erreichen:

.1 Allgemein: die Vielfalt von Art und Anzahl akustischer und optischer Alarme und Anzeigen zu vermindern, um dem verantwortlichen Personal schnelle und eindeutige Informationen für einen sicheren Betrieb des Schiffes zu vermitteln.

.2 Auf der Kommandobrücke:

.2.1 den Wachoffizier in die Lage zu versetzen, seine volle Aufmerksamkeit der sicheren Führung des Schiffes zu widmen.

.2.2 jeden vom Normalen abweichenden Zustand, der Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der sicheren Schiffsführung fordert, sofort zu erkennen; und

.2.3 die Ablenkung durch solche Alarme zu vermeiden, die zwar Beachtung erfordern, aber keine direkte Auswirkung auf die sichere Führung des Schiffes haben und die keine sofortigen Maßnahmen zur Wiederherstellung oder zur Aufrechterhaltung der sicheren Schiffsführung erfordern.

.3 Im Maschinenraum oder Maschinenkontrollraum jeden vom normalen Zustand abweichenden Bereich (z.B. der Antriebsanlage, der Rudermaschine, des Niveaus in der Bilge) sofort zu erkennen und zu lokalisieren und die Dringlichkeit der Maßnahmen zur Behebung abschätzen zu können.

.4 Im Wohn- und Aufenthaltsbereich und in jeder Kabine der technischen Offiziere auf Schiffen mit zeitweise unbesetztem Maschinenraum und Maschinenkontrollraum den technischen Wachoffizier über jeden Alarmzustand zu informieren, der seine sofortige Anwesenheit im Maschinenraum oder Maschinenkontrollraum erfordert.

Tafel 8.1: Gruppierung von Alarmen und Anzeigen bei besetztem Maschinenraum ohne Fernsteuerung der Hauptantriebsanlage von der Brücke

Brücke		Maschinenraum
Eine gemeinsame akustische Alarmeinrichtung, ausgenommen Notalarme (z.B. Summer, Dauerton)		Akustische Alarmeinrichtungen gemäß den Absätzen 4, 6 und 8
1	2	3
Hauptrunderstand	Andere Stellen auf der Brücke	Maschinenraum oder Maschinenkontrollraum
Optische Einzelalarme und Anzeigen für: jede vorgeschriebene Ruderanlage: – Ausfall der Energie-versorgung der Antriebseinheit – Ausfall der Energieversorgung der Steuerung – Niveaularm des Hydrauliköls – Betriebsanzeige – Ausfall der Überwachungsanlage Maschinen-Telegraf Ruderlagenanzeiger Propellerdrehzahl /-drehrichtung /-steigung Telefonruf	Optische Alarme und Anzeigen an allen Stellen auf der Brücke, außer der des Hauptrunderstandes für: vorgeschriebene Alarme und Anzeigen wie angegeben unter "Bemerkungen" in Tafel 9.1.1 jeden nicht vorgeschriebenen Alarm oder jede Anzeige, die von der Verwaltung für den Wachoffizier als notwendig erachtet wird Feuermeldealarm	In Gruppen zusammengefaßte Alarme und Anzeigen im Maschinenraum oder im Maschinenkontrollraum auf Schiffen, die mit einem Maschinenkontrollraum ausgestattet sind. Für außergewöhnliche Maschinenalarmeinrichtungen ist der 8.4.3 zu beachten. Alarme und Anzeigen wie in den Bemerkungen zu Tafel 9.1.2 angeben Maschinen-Telegraf

Tafel 8.2 Gruppierung von Alarmen und Anzeigen bei besetztem Maschinenraum mit Fernsteuerung der Hauptantriebsanlage von der Brücke

Brücke		Maschinenraum
Eine gemeinsame akustische Alarmaneinrichtung, ausgenommen Notalarms (z.B. Summer, Dauerton)		Akustische Alarmaneinrichtungen gemäß den Absätzen 4, 6 und 8
1	2	3
Haupttruderstand	Andere Stellen auf der Brücke	Maschinenraum oder Maschinenkontrollraum
Optische Einzelalarms und Anzeigen wie in Spalte 1, Tafel 8.1 und zusätzlich: Störung der Fernsteuerung für die Hauptantriebsanlage Niedriger Anlaßluftdruck, falls die Maschine von der Brücke aus angelassen werden kann Betriebsbereitschaft des aktiven Fahrstandes	Optische Alarms und Anzeigen an allen Stellen auf der Brücke, außer der des Haupttruderstandes wie in Spalte 2 von Tafel 8.1 und zusätzlich: Maschinenalarm, sofern vorgesehen	Alarms und Anzeigen wie in Spalte 3 von Tafel 8.1 und zusätzlich: Störung der Fernsteuerung der Hauptantriebsanlage Niedriger Anlaßluftdruck Betriebsbereitschaft des aktiven Fahrstandes Anzeige der Maschinenkommandos von der Brücke Alarms und Anzeigen wie angegeben unter "Bemerkungen" in Tafel 9.1.2

Tafel 8.3 Gruppierung von Alarmen und Anzeigen bei unbesetztem Maschinenraum mit Fernsteuerung der Hauptantriebsanlage von der Brücke

Brücke		Maschinenraum	
Eine gemeinsame akustische Alarmaneinrichtung, ausgenommen Notalarms (z.B. Summer, Dauerton)		Akustische Alarmaneinrichtungen gemäß den Absätzen 4, 6 und 8	
Haupttruderstand	Andere Stellen auf der Brücke	Maschinenraum oder Maschinenkontrollraum	Aufenthalts- und Wohnbereich der technischen Offiziere
1	2	3	4
Optische Einzelalarms und Anzeigen wie in Spalte 1 von Tafel 8.1 und Tafel 8.2 und zusätzlich: Überbrückung der selbsttätigen Abstellung der Antriebsanlage, sofern vorgesehen	Optische Alarms und Anzeigen an allen Stellen auf der Brücke, außer der des Haupttruderstandes wie in Spalte 2 von Tafel 8.1 und 8.2 und zusätzlich: Feuermeldealarm des Maschinenraums Alarmzustände, die Maßnahmen oder Aufmerksamkeit des Wachoffiziers auf der Brücke erfordert Alarms und Anzeigen wie angegeben unter "Bemerkungen" in Tafel 9.1.1	Wie in Spalte 3, Tafel 8.1 und 8.2 und zusätzlich: Alarms wie angegeben unter "Bemerkungen" in Tafel 9.1.2 Alarm bei Energieausfall des Alarmsystems	Alarm für Ingenieure Feuermeldealarm des Maschinenraums Maschinenalarm* Rudermaschinenalarm* (Sammelalarm) Maschinenraum-bilgenalarm* Alarm bei Energieausfall des Alarmsystems Alarms und Anzeigen wie angegeben unter "Bemerkungen" in Tafel 9.1.5

*) Alarms können zusammengefaßt werden

9 Anordnung der Alarm- und Anzeigeeinrichtungen

- 9.1 Art und Anordnung der vorgeschriebenen Alarme und Anzeigen sollen den Tafeln 9.1.1 - 9.1.8 entsprechen.
- 9.2 Für weitergehende Anforderungen sollen die anwendbaren Vorschriften in den IMO-Regelwerken herangezogen werden.

Bemerkungen zu den Tafeln 9.1.1 - 9.1.8:

- (1) A - akustischer Alarm (optische Anzeige kann in Bereichen mit hohem Schallpegel erforderlich sein)
- V - optischer Alarm
- I - optische Anzeige
- A, V - sowohl akustischer, als auch optischer Alarm sollen vorgesehen sein
- MI - Meßwertaufnehmer
- EM - Notalarm
- P - Primäralarme und zusätzliche Anzeigen
- S - Sekundäralarme und zusätzliche Anzeigen
- (2) *Ladekontrollstation* ist die Stelle, von der aus die Ladepumpen und die Absperrarmaturen bedient werden. Wenn keine zentrale Ladekontrollstation vorhanden ist, soll der Alarm oder die Anzeige an einer für den Bediener geeigneten Stelle angeordnet sein (z.B. an der überwachten Einrichtung selbst).
- (3) Wenn keine Ladekontrollstation vorhanden ist, soll der Alarm oder die Anzeige an der Ablesestelle der Gasspürgeräte angeordnet sein.
- (4) Wenn die Art der Alarme in den IMO-Regelwerken nicht besonders genannt ist, sind die Empfehlungen des IMO-Unterausschusses „Chemikalien als Massengut“ in Klammern angegeben, z.B. (A, V).

Anmerkung:

Die Bearbeitung des Code in der vorliegenden Form wurde im März 1991 abgeschlossen. Änderungen der den folgenden Tafeln zugrundegelegten Regelwerke, die danach in Kraft traten, konnten demzufolge nicht berücksichtigt werden. Es können daher einzelne Abweichungen zu aktuellen Regeln auftreten. Die Tafeln sollten in diesen Fällen sinngemäß angewendet werden.

Beachtet werden sollte weiterhin, daß in einzelnen Fällen unterschiedliche Fundstellen in den relevanten IMO-Regelwerken in Abhängigkeit vom Baudatum des Schiffes angegeben wurden.

Tafel 9.1.1 Anordnung: Kommandobrücke

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-1			
P	29.11	Ruderlagenanzeige	M	Spalte 1, Tafel 8.1
P	29.5.2, 30.3	Stromausfall einer Kraftantriebseinheit der Ruderanlage	A, V	dito
P	29.8.4	Ausfall der Energiezuführung zum Steuerungssystem	A, V	dito
P	29.12.2	Ölmangel im Hydrauliköl-Vorratsbehälter	A, V	dito
P	30.1	Betriebsanzeige der Ruderanlage	I	Spalte 1, Tafel 8.1
P	51	Alarm bei Überlastung der Ruderanlage	A, V	Spalte 1, Tafel 8.3
P	31.2.7, 49.5	Fehler im Fernsteuerungssystem der Antriebsanlage	A, V	Spalte 1, Tafel 8.2
P	31.2.9, 49.7	Anlaßluftmangel	A, V	dito
P	52	selbsttätige Abschaltung der Hauptantriebsanlage überbrückt	I	Spalte 1, Tafel 8.3
P	52	selbsttätige Abschaltung der Hauptantriebsanlage	A, V	dito
P	51.1.3	Fehler, der ein Eingreifen oder eine Kenntnissnahme des wachhabenden Offiziers erfordert	A, V	Spalte 1, Tafel 8.3 (Maschinenalarm einschließlich 53.4.2 und 53.4.3)
P	31.2.8	Propellerdrehzahl/-drehrichtung/-steigung	M	Spalte 1, Tafel 8.2
P	49.6	Propellerdrehzahl/-drehrichtung/-steigung	M	Spalte 1, Tafel 8.3
P	37	Maschinentelegraf	I	dito
P	15.9.2	Energieversorgung der wasserdichten Schiebetüren	I	Spalte 2, Tafel 8.1
P	16.2, 15.6.5, 15.11.1.1	Stellung der wasserdichten Schiebetüren	I	dito; wenn sich auf der Kommandobrücke ein zentrales Bedienpult befindet
P	**15.6.4, **15.8.2, 16.2	Stellung der wasserdichten Schiebetüren	I	Spalte 2, Tafel 8.1
P	**15.7.3.1	Füllstandsmangel im Hydraulikflüssigkeitsbehälter der wasserdichten Schiebetüren	A, V	dito
P	**15.7.3.1, **15.7.3.2	Niedriggasdruck, Verlust der Speicherenergie bei wasserdichten Schiebetüren	A, V	dito
P	**15.7.8	Ausfall der Stromversorgung bei wasserdichten Schiebetüren	A, V	dito
P	**21.1.6.2	Alarm für hohen Wasserstand	A	!, sofern vorgeschrieben
P	**23-1.2	Stellung der wasserdichten Schiebetüren	I	Spalte 2, Tafel 8.1. Empfohlene Farben: rot - Tür ist nicht völlig geschlossen oder nicht gesichert, grün - Tür ist völlig geschlossen und gesichert.
P	**23-2.1	Stellung der Außenhauttüren	I	Spalte 2, Tafel 8.1, Fahrgastschiffe mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen. Empfohlene Farben: rot - Tür ist nicht völlig geschlossen oder nicht gesichert, grün - Tür ist völlig geschlossen und gesichert.

Tafel 9.1.1 (1. Fortsetzung) - Anordnung: Kommando-Brücke

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
P	**23-2.2	Leckmeldesystem	I	Spalte 2, Tafel 8.1, Fahrgastschiffe mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen. Einzelheiten s. Regel 23-2.2.
S	31.2.5, 49.3	Betriebsbereitschaft des aktiven Fahrstandes	I	Spalte 1, Tafel 8.2
P	51.2.2	Ausfall der normalen Energieversorgung der Alarmanlage	A, V	Spalte 2, Tafel 8.3
	SOLAS II-2			
EM	+5.3.4.3	selbsttätige örtliche Halonfreigabe	A, V	Spalte 2, Tafel 8.1
P	11.8, 14.2	Feuermeldung in mit selbsttätigen oder Fernsteuerungssystemen ausgerüsteten Maschinenräumen	A, V	Spalte 2, Tafel 8.2
P	12.1.2, +12.1.2.1, 12.1.2.2, +13.1.5, 13.1.6	Feuermeldung oder selbsttätige Sprinklerauslösung	A, V	Spalte 2, Tafel 8.1
P	12.1.2, +12.1.2.1, 12.1.2.2, 13.1.2, +13.1.5	Fehler im Feuermeldesystem	A, V	Spalte 2, Tafel 8.1
P	**13-1.1.3	Energieausfall beim Rauchmeldesystem	A, V	dito
P	+,**13-1.1.6 +,**13-1.3.4	Rauchmeldung	A, V, I	dito
P	+5.3.3.8	Druckabfall in Halonbehälter	A, V	dito
P	+5.3.3.2	Störung im elektrischen Leitungssystem oder Energieverlust im Halonsystem	A, V	dito
P	+5.3.3.3	hydraulischer oder pneumatischer Druckverlust im Halonsystem	A, V	dito
S	37.1.6.3, 38.3.3, 53.2.3.3	Verlust oder Verringerung der vorgeschriebenen Lüftung	I	dito
S	37.1.2.2	Stellung der Feuertür	I	dito
S	62.16.3.1	Druck in Inertgas-Hauptleitung	M	dito; vor Rückströmsicherungen
S	62.16.3.1	Inertgasdruck	M	Spalte 2, Tafel 8.1. In Sloptanks von Tank-Massengutschiffen
	Entschließung A.481(XII)			
P	Paragraph 7.3	Personalalarm	A, V	Spalte 2, Tafel 8.1
	SOLAS III			
S	15.9	Stellung der Stabilisatoren	I	dito
	SOLAS IV			
P	11(a)(vi), 18(a)	Telegrafie-/Sprechfunkalarm und Geräteausfall	A	dito
	SOLAS V			
S	12(m)	Steigung der Verstellpropeller	M	Spalte 1, Tafel 8.1

Tafel 9.1.1 (2. Fortsetzung) - Anordnung: Kommandobrücke

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	Gas- oder Chemikaliencodes			Spalte 2, Tafel 8.1 für die folgenden Einträge:
P	IBC 15.2.4, BCH 4.19.4	Hoch- und Niedrigtemperatur der Ladung sowie Hochtemperatur des Wärmeträgers	A, V	Ammoniumnitrat-Lösung
P	IBC 15.5.6, BCH 4.20.6	Hochtemperatur in Tanks	A, V, M	Wasserstoffperoxid-Lösungen in Konzentrationen von über 60 v.H., aber nicht über 70 v.H. Masseanteil
P	IBC 15.5.7, BCH 4.20.7	Sauerstoff-Überwachungsgeräte in Leerräumen	A, V, M	Wasserstoffperoxid-Lösungen in Konzentrationen von über 60 v.H., aber nicht über 70 v.H. Masseanteil
P	IBC 15.8.23.1, BCH 4.7.15(a)	Störung der Temperaturregelung des Kühlsystems	(A,V)	!, Propylenoxid
P	IGC 13.4.1, GC 13.4.1	Über- oder Unterdruck im Ladetank	A,V	Über- und Unterdruckalarm
P	IGC 13.6.4, 17.9 GC 13.6.4, 17.11	Gasspüranlage	A,V	
P	IGC 13.5.2, GC 13.5.2	Temperatur in der Isolierung oder an den Schiffsverbänden	A (V), M	!
P	IGC 17.18.4.4, GC 17.12.2(d)(iv)	Überdruck der Ladung oder Übertemperatur am Kompressoraustritt	A,V	Methylacetylen-Propadien-Gemische
P	IGC 17.14.4.3, GC 17.12.5(d)(iii)	Gasspüranlage zur Überwachung von Chlorgaskonzentrationen	A, V	!
P	IGC 17.14.4.4, GC 17.12.5(d)(iv)	Überdruck in Ladetanks für Chlor	A (V)	!
P	IBC 15.5.18, BCH 4.20.19	Übertemperatur in Tanks	A,V, M	
P	IBC 15.5.19, BCH 4.20.20	Sauerstoffkonzentration in Leerräumen	A, V, M	
P	IBC 15.10.2, BCH 4.3.1(b)	Ausfall der mechanischen Lüftung in Ladetanks	(A, V)	!
P	IBC 19.8.4	Unterdruck in inertisierten Ladetanks	A, V	!
P	IGC 5.2.1.7, GC 5.2.5(b)	flüssige Ladung im Abblasesystem	(A,V)	
P	IGC 8.4.2.1, GC 8.4.2(a)	Schutz der Ladetanks vor Unterdruck	(A,V)	!
P	IGC 9.5.2, GC 9.5.2	Druckregelung der Inertgasanlage	(A,V)	!
P	IGC 13.6.11, GC 13.6.11	Gasspüranlage	A,V	!
P	IGC 17.14.1.4, GC 17.12.5(a)(iv)	Gasspüranlage hinter der Berstscheibe bei Chlortransporten	(A,V)	!

+ Auf diese Alarmer kann verzichtet werden, wenn sie an der zentralen Feuerkontrollstation vorhanden sind.

** Anwendbar auf Schiffe, die an oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind.

! Anordnung ist nicht in anderen IMO-Regelwerken spezifiziert. Die Anordnung wird empfohlen.

Tafel 9.1.2 Anordnung: Maschinenraum / Maschinenkontrollraum

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-I			
P	29.12.2	Ölmangel im Hydrauliköl-Vorratsbehälter	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1
P	30.1	Betriebsanzeige der Ruderanlage	I	dito
P	30.3	Störung in einer der Versorgungsphasen oder Überlast der Ruderanlage	A, V	dito
P	31.2.7, 49.5	Fehler im Fernsteuerungssystem der Antriebsanlage	A, V	Spalte 3, Tafel 8.2
P	31.2.9, 49.7	Anlaßluftmangel	A, V	dito
P	32.2	niedriger Wasserstand, Ausfall der Luftzufuhr oder Erlöschen der Flamme bei ölbefeuerten Kesseln	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1
P	32.3	hoher Wasserstand bei Hauptkesseln	A, V	dito
P	31.2.5, 49.3	Betriebsbereitschaft des aktiven Fahrstandes	I	Spalte 3, Tafel 8.2
P	37	Maschinentelegraf	I	Spalte 3, Tafel 8.1
S	31.2.4, 49.2	Befehle für die Antriebsanlage von der Kommandobrücke aus	I	Spalte 3, Tafel 8.2
P	47.1.1, 47.1.2	innerer Brand in Kesseln und Antriebsmaschinen	A, V	Spalte 3, Tafel 8.3
P	47.2	Überwachung von Verbrennungsmotoren	M	dito
P	48.1, 48.2	Überwachung der Bilgen	A, V	dito
P	51.2.2	Ausfall der normalen Energieversorgung der Alarmanlage	A, V	dito
P	53.4.3, 51.1.1	wichtige und notwendige Parameter der Maschinenanlage	A, V	Spalte 3, Tafel 8.3 (Maschinenalarm)
S	42.5.3, 43.5.3	Entladung der Notakkumulatoren	I	Spalte 3, Tafel 8.1
P	52	selbsttätige Abschaltung der Hauptantriebsanlage	A, V	Spalte 3, Tafel 8.3
P	52	selbsttätige Abschaltung der Hauptantriebsanlage überbrückt	I	dito
P	53.4.2	selbsttätiges Umschalten von Hilfsmaschinen für die Hauptantriebsanlage	A, V	dito
S	45.4.2	niedrige Isolationswerte im elektrischen Versorgungssystem	A oder I	!, Spalte 3, Tafel 8.1
	SOLAS II-2			
P	5.3.3.2	Störung im elektrischen Leitungssystem oder Energieverlust im Halonsystem	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1
P	5.3.3.3	hydraulischer oder pneumatischer Druckverlust im Halonsystem	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1
P	11.8, 14.2	Feuermeldung in mit selbsttätigen oder Fernsteuerungssystemen ausgerüsteten Maschinenräumen	A, V	Spalte 3, Tafel 8.2
P	15.5.1	Leckagen aus Hochdruck-Brennstoffleitungen	A, V	Spalte 3, Tafel 8.3
P	15.5.3	Hochtemperatur in Brennstoff-Tagestank- oder Setztank	A, V	dito

Tafel 9.1.2 (Fortsetzung) - Anordnung: Maschinenraum / Maschinenkontrollraum

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
P	62.19.6 62.19.1.1 62.19.1.2 62.19.1.3 62.19.1.4 62.19.1.5 62.19.1.6 62.19.1.7, 62.19.7 62.19.1.8, 62.19.8 62.19.1.9 62.19.2 62.19.2.1 62.19.2.2 62.19.2.3	Inertgassystem: -zu niedriger Wasserdruck oder zu geringer Wasserzufluß -zu hoher Wasserstand -zu hohe Gastemperatur -Ausfall des Gebläses -Sauerstoffgehalt -Ausfall der Energieversorgung -zu niedriger Wasserstand im Wasserschloß -zu niedriger Gasdruck -zu hoher Gasdruck Störung des Gasgenerators: -ungenügende Brennstoffzufuhr -Ausfall der Energieversorgung -Ausfall der Steuerenergie	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1
S	62.16.3.2	Sauerstoffgehalt des Inertgases	M	dito
	Gas- oder Chemikaliencodes			
P	IGC 16.2.1.1 GC 16.2(a)	Inertgas-Druckabfall zwischen den Rohren	A, V	!, Spalte 3, Tafel 8.1
P	IGC 16.2.9 GC 16.10	Ansprechen der Gasspüranlage im Ladungs-Brennstoff-System	A, V	!, dito
P	IGC 16.2.1.2 GC 16.2(b)	entzündbare Gase in Lüftungskanälen	(A, V)	!, dito
P	IGC 16.2.4 GC 16.5	entzündbare Gase in Lüftungsschächten	(A, V)	!, dito
	Entschließung A.481(XII)			
P	Paragraph 7.3	Personalalarm	A, V	Spalte 3, Tafel 8.1

! Anordnung ist nicht in anderen IMO-Regelwerken spezifiziert. Die Anordnung wird empfohlen.

Tafel 9.1.3 Anordnung: zentrale Feuerkontrollstation, sofern vorhanden

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-2			
EM	+5.3.4.3	selbsttätige, örtliche Halonfreigabe	A, V	
P	+5.3.3.8	Druckabfall im Halonbehälter	A, V	
P	+11.8, 14.2	Feuermeldung bei automatisierter Maschinenanlage oder unbesetztem Maschinenraum	A, V	
S	12.2.3	Druck im selbsttätigen Berieselungssystem	M	
P	12.1.2, +12.1.2.1 +13.1.5 13.1.6	Feuermeldung oder selbsttätige Sprinklerauslösung	A, V	
P	12.1.2, +12.1.2.1 13.1.2 +13.1.5	Störung im Feuermeldesystem	A, V	
P	+, **13-1.1.3	Energieausfall beim Rauchmeldesystem	A, V	
P	+, **13-1.1.6 +, **13-1.3.4	Rauchmeldung	A, V I	

+ Auf diese Alarmer kann verzichtet werden, wenn sie auf der Kommandobrücke vorhanden sind.

** Anwendbar auf Schiffe, die an oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind.

Tafel 9.1.4 Anordnung: An der Einrichtung oder an der zu überwachenden Stelle

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-I			
P	29.11	Ruderlagenanzeige	M	
S	17.9.2.1, 17.9.3	Schließen von Außenhautventilen	I	
S	32.6	Wasserstand in wesentlichen Kesseln	M	
EM	15.9.1, **15.7.1.6	Schließen der wasserdichten Schiebetüren	A	**von anderen Alarmen in dem Bereich zu unterscheiden; in Fahrgastbereichen und Bereichen mit hohem Schallpegel soll zusätzlich ein intermittierender optischer Alarm angeordnet werden
P	**15.7.3.2	Verlust der Speicherenergie bei wasserdichten Schiebetüren	A, V	an jeder örtlichen Bedienstelle
S	33.3	Dampfdruck	M	
	SOLAS II-2			
EM	5.3.4.3	sebsttätige örtliche Halonfreigabe	A, V	außerhalb jeden Zugangs zu einem geschützten Raum
EM	5.1.6, 63.1.1.1, IBC 11.2.1.2 BCH 3.13.3(b)	Freigabe des Feuerlöschmittels	A	
P	5.3.3.8	Druckabfall in Halonbehälter	A, V	
S	12.2.3	Druck im sebsttätigen Berieselungssystem	M	an jeder Abschnittsabsperreinrichtung
S	12.4.1	Wasserstand im Tank des sebsttätigen Berieselungssystems	M	
S	15.2.6	Brennstofftank-Inhaltsanzeige	M	sofern vorhanden
S	**15.2.6.1.1	Ölstandsanzeiger	M	
S	**15.2.6.2			
S	62.5	Rauchgas-Absperreinrichtung offen/geschlossen	I	
S	62.15	druckseitige Temperatur/Druck des Inertgases	M	gemessen auf der Druckseite des Gasgebläses
	SOLAS IV			
S	15(e)	Ladezustand der Batterien	I	in der Sprechfunkstelle
	Gas- oder Chemikalien-codes			
P	IBC 19.4.5	Übertemperatur an der Oberfläche des Ofens von Verbrennungsanlagen	(A, V) M	!
P	IGC 9.5.1 GC 9.5.1	Sauerstoffgehalt im Inertgas/Spuren von Sauerstoff im Stickstoff	(A, V) M	!
S	IGC 3.6.3 GC 3.6.3	Warnzeichen an beiden Seiten der Gasschleuse	A, V	
S	IGC 8.2.8.2 GC 8.2.8(b)	Anzeige, welches Sicherheitsventil außer Betrieb ist	I	
EM	IGC 11.5.2 GC 11.5.2	Einlassen des Inertisierungs-/Löschmittels	A	geschlossene, durch Gas gefährdete Räume
S	IGC 13.4	Ladungsdruck	M	örtliche Meßgeräte gemäß 13.4.1, 13.4.2, 13.4.3 und 13.4.4
P	IGC 13.6, 17.9 GC 13.6, 17.11	Gasspüranlage	A, V	

** Anwendbar auf Schiffe, die an oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind.

! Anordnung ist nicht in anderen IMO-Regelwerken spezifiziert. Die Anordnung wird empfohlen.

Tafel 9.1.5 Anordnung: in den Unterkünften der Ingenieure

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-I			
P	38	Alarm für Ingenieure	A	Spalte 4, Tafel 8.3
P	51.1.2, 51.1.5	Störung, die eine Reaktion des Wachingenieurs erfordert	A, V	dito (Maschinenalarm)
	SOLAS II-2			
P	11.8, 14.2	Feuermeldung in mit selbsttätigen oder Fernsteuerungssystemen ausgerüsteten Maschinenräumen	A, V	dito
	Entschließung A.481(XII)			
P	Paragraph 7.3	Personalalarm	A, V	Spalte 4, Tafel 8.3 (wenn die Kommandobrücke unbesetzt ist)

Tafel 9.1.6 Anordnung: verschiedene Stellen

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-1			
P	15.6.5 **15.6.4	Stellung der wasserdichten Schiebetüren	I	An Bedienstellen, von denen aus die Tür nicht sichtbar ist **An allen Fernbedienungsstellen
S	21.2.12	Bedienungsplatz der Hähne und Ventile	I	An ihrem Bedienungsplatz
	SOLAS II-2			
P	12.1.2.2	Feuermeldung oder selbsttätige Sprinklerauslösung	A, V	Alarm an besetzter Stelle an anderem Ort als auf der Kommandobrücke auf Frachtschiffen
P	11.8, 14.2	Feuermeldung bei automatisierter Maschinenanlage oder unbesetztem Maschinenraum	A, V	Alarm an besetzter Stelle bei nicht besetzter Kommandobrücke
P	40.3, 13.1.6	Feuermeldealarm	A, V	Alarm an Stellen mit jederzeit leichter Zugänglichkeit für Besatzung
EM	40.4	Feuer (besonderer Alarm zur Alarmierung der Besatzung)	A	kann Teil des Generalalarms sein
EM	13.1.4	unbeachtet gebliebener Feuermeldealarm	A	Alarmierung der Besatzung; kann Teil des Generalalarms sein
P	59.3.3	Überwachung entzündbarer Dämpfe	M	
	SOLAS III			
EM	6.4.2, 50	Generalalarm	A	in allen Unterkunftsräumen und üblichen Arbeitsräumen der Besatzung
	SOLAS IV			
P	11(a)(vi), 18(a)	Telegrafie-/Sprechfunkalarm und Geräteausfall	A	im Telegrafiefunkraum bzw. in der Sprechfunkstelle und im Schlafraum des Funkoffiziers

** Anwendbar auf Schiffe, die an oder nach dem 1. Februar 1992 gebaut sind.

Tafel 9.1.7 Anordnung: Ladekontrollstation

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
SOLAS II-2				
P	+59.1.6	Füllstandsalarm und Meßgeräte für Ladetanks	A, I	!, sofern vorgeschrieben
S	62.16.1.1, 62.16.2	Inertgasdruck	M	
S	62.16.1.2, 62.16.2	Sauerstoffgehalt des Inertgases	M	
P	62.19.6 62.19.1.1 62.19.1.2 62.19.1.3 62.19.1.4 62.19.1.5 62.19.1.6 62.19.1.7, 62.19.7 62.19.1.8, 62.19.8 62.19.1.9 62.19.2 62.19.2.1 62.19.2.2 62.19.2.3	Inertgassystem: -zu niedriger Wasserdruck oder zu geringer Wasserzufluß -zu hoher Wasserstand -zu hohe Gastemperatur -Ausfall des Gebläses -Sauerstoffgehalt -Ausfall der Energieversorgung -zu niedriger Wasserstand im Wasserschloß -zu niedriger Gasdruck -zu hoher Gasdruck Störung des Gasgenerators: -ungenügende Brennstoffzufuhr -Ausfall der Energieversorgung -Ausfall der Steuerenergie	A, V	
Gas- oder Chemiekaliencodes				
P	IBC 8.1.2 BCH 2.13.1	hoher Füllstand in allen Tanks	A, V	!, (2)
S	IBC15.10.2 BCH 4.3.1(b)	Ausfall der mechanischen Lüftungsanlage zur Aufrechterhaltung niedriger Gaskonzentration in Ladetanks	A, V	!, flüssiger Schwefel
P	IBC 15.19.2 BCH 4.14.3	Ausfall der Energieversorgung einer für das sichere Beladen erforderlichen Einrichtung	A, V	!, (2)
P	IBC 15.19.6 BCH 4.14.1	Alarm für hohen Füllstand im Ladetank	A, V	!, (2)
S	IGC 13.2.1 GC 13.2.1	Füllstand	M	(2)
P	IGC 13.4.1 GC 13.4.1	Über- oder Unterdruck im Ladetank	(A, V), M	(2)
P	IGC 13.6.4, 17.9 GC 13.6.4, 17.11	Gasspüranlage	A, V	(3)
P	IGC 17.18.4.4 GC 17.12.2(d)(iv)	Überdruck der Ladung oder Übertemperatur am Kompressoraustritt	A, V	(2), Methylacetylen-Propadien-Gemische
S	IGC 10.2.2 GC 10.2.2	Abschalten der Tauch-Ladepumpen	(A, V)	
P	IGC 17.14.4.3 GC 17.12.5(d)(iii)	Gasspüranlage zur Überwachung von Chlorgaskonzentrationen	A, V	!, (3)
P	IGC 17.14.4.4 GC 17.12.5(d)(iv)	Überdruck in Ladetanks für Chlor	A, (V)	!, (2)
P	IGC 13.3.1 GC 13.3.1	hoher Füllstand in Ladetanks	A, V	!, (2)
S	IGC 13.5.1 GC 13.5.1	Ladungstemperatur	M	!, (2)
P	IGC13.5.2 GC 13.5.2	Temperatur in der Isolierung oder an den Schiffsverbänden	MI, A, (V)	!

Tafel 9.1.7 (Fortsetzung) - Anordnung: Ladekontrollstation

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	Gas- o. Chemie- kaliencodes			
P	IGC 13.5.3 GC 13.5.3	Ladetanktemperatur	M	!, (2)
P	IGC 13.6.11 GC 13.6.11	Gasspüranlage	A, V, M	!, (3)
P	IGC 17.14.1.4 GC 17.12.5(a)(iv)	Gasspüranlage hinter der Berstscheibe bei Chlortransporten	(A,V), M	!, (2)
P	IBC 10.2.2.1	Abschalten der Tauch-Ladepumpen	(A, V)	
P	IBC15.7.10 BCH 4.5.10	hoher Füllstand von Phosphor	(A, V)	!, (2)
P	IBC15.19.7.2 BCH 4.14.2(b)	Überfüllalarm	A, V	!
P	IGC5.2.1.7 GC 5.2.5(b)	flüssige Ladung im Abblasesystem	(A, V)	!, (2)
P	IGC8.4.2.1 GC 8.4.2(a)	Schutz der Ladetanks gegen Unterdruck	(A, V)	!, (2)
P	IGC9.5.2 GC 9.5.2	Drucküberwachung des Inertgases	(A, V)	!

! Anordnung ist nicht in anderen IMO-Regelwerken spezifiziert. Die Anordnung wird empfohlen.
 (2) und (3) s. Bemerkungen im Anschluß an Absatz 9.2.

Tafel 9.1.8 Anordnung: nicht in IMO-Regelwerken genannt

Priorität	IMO-Regelwerk	Funktion	Art	Bemerkungen
	SOLAS II-I			
S	8.7.3	Tiefgangsanzeiger	M	Nur für Fahrgastschiffe (sofern vorgeschrieben). Einzelheiten s. Regel 8.7.3
	Gas- oder Che- mikaliencodes			
P	IBC 7.1.5 BCH 2.15.5(a)	Überwachung der Ladungstemperatur	A, V, M	Alarmsystem nur vor- geschrieben, wenn durch Überhitzung oder Unt- erkühlung Gefahren auftreten können
P	IBC 13.1.1 BCH 3.9	Ladetankinhalte	M	
P	IBC 15.7.7 BCH 4.5.7	Übertemperatur von Phosphor	A, V	

Straßenbau**Nr. 60 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/1994
Sachgebiet 06.0: Straßenbaustoffe;
Allgemeines**

Bonn den 4. Februar 1994
StB 17/23.63.01/3 Va 94

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

n a c h r i c h t l i c h :

BMV-Außenstelle Berlin

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

Sonderverfahren nach den Artikeln 16 und 17 der EG-Bauproduktenrichtlinie (Richtlinie 8 G/106/EWG)

Anlage: Bekanntmachung des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Bundesanzeiger vom 18. Januar 1994, S. 320

Solange und soweit harmonisierte europäische technische Spezifikationen nicht vorliegen, können beim Bundesfernstraßenbau Bauprodukte aus dem europäischen Wirtschaftsraum Verwendung finden, wenn sie

- a) nach den deutschen technischen Vorschriften und Normen hergestellt sind
(vgl. z. B. entsprechende Regelungen in den Richtlinien für die Güteüberwachung von Mineralstoffen im Straßenbau RG Min-StB)
- b) im Sinne der „Öffnungsklausel“ gleichwertig sind
(vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/1990 vom 24. 10. 1990 (VkB l. 1990 S. 710))
oder
- c) wenn für sie das Sonderverfahren nach den Artikeln 16 und 17 der Bauproduktenrichtlinie (BPR) beachtet wurde.

Zu dem Sonderverfahren hat eine Arbeitsgruppe, an der Vertreter von Bundes- und Landesbehörden und vom Deutschen Institut für Bautechnik teilnahmen, Regelungen erarbeitet.

Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat diese Regelung im Bundesanzeiger vom 18. 1. 1994 (Nr. 11 Seite 320) bekanntgegeben.

Ich führe die Regelungen in der dort bekanntgegebenen Form hiermit für den Bundesfernstraßenbereich ein und verweise auf den anliegenden Auszug aus dem Bundesanzeiger.

Ich empfehle, diese Regelungen auch in Ihrem Zuständigkeitsbereich einzuführen.

Im übrigen verweise ich auf die entsprechende Bekanntgabe des Deutschen Instituts für Bautechnik in deren Mitteilungen vom 2. 12. 1993 Seite 189.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
L o h r b e r g

**Bundesministerium
für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
Sonderverfahren nach den Artikeln 16 und 17
der Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1988
zur Angleichung der
Rechts- und Verwaltungsvorschriften
der Mitgliedstaaten über Bauprodukte
(89/106/EWG)**

(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 40
vom 11. Februar 1989 S. 12 ff)

Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau gibt bekannt:

Bauprodukte werden künftig innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums auf der Grundlage harmonisierter europäischer technischer Spezifikationen in Verkehr gebracht, frei gehandelt und verwendet. So sieht es die Bauproduktenrichtlinie (BPR) vor, die in Deutschland durch das Bauproduktengesetz (BauPG) vom 10. August 1992 (BGBl. I S. 1495) in nationales Recht umgesetzt ist.

Unter harmonisierten europäischen technischen Spezifikationen werden im Rahmen der Bauproduktenrichtlinie und des BauPG verstanden:

- Harmonisierte Normen (dies sind amtlich bekanntgemachte europäische Normen, die von den europäischen Normungsinstitutionen (CEN/CENELEC auf Grund von Mandaten der EG-Kommission gemäß Artikel 7 Abs. 1 BPR erstellt wurden);
- europäische technische Zulassungen (dies sind von Mitgliedsinstitutionen der europäischen Organisation für technische Zulassungen EOTA gemäß den Artikeln 8 bis 11 BPR erteilte technische Zulassungen);
- anerkannte nationale Normen (dies sind amtlich bekanntgemachte nationale Normen, deren Eignung als Grundlage für das CE-Zeichen nach dem Verfahren gemäß Artikel 4 Abs. 3 und Artikel 5 Abs. 2 BPR festgestellt worden ist, und die somit harmonisierten Normen gleichgestellt sind).

Für die Zeit, in der solche harmonisierten europäischen technischen Spezifikationen noch nicht vorliegen, sieht die Bauproduktenrichtlinie vor, daß die jeweiligen nationalen Bestimmungen für Bauprodukte in jedem Mitgliedstaat weitergelten, daß jedoch diesbezügliche Prüfungen und Überwachungen auch in einem anderen Mitgliedstaat, in dem ein Hersteller von Bauprodukten ansässig ist, durchgeführt werden können, wenn hierzu eine vom Mitgliedstaat des Herstellers für diesen Zweck anerkannte Stelle eingeschaltet wurde. Ein entsprechendes „Sonderverfahren“ ist in den Artikeln 16 und 17 BPR festgelegt.

Hierfür haben Vertreter von Bund und Ländern die nachfolgende Verfahrensregelung erarbeitet (Anlage).

A n m e r k u n g:

Harmonisierte europäische technische Spezifikationen liegen bis heute noch nicht vor. Bislang bestehende, z. B. als DIN EN veröffentlichte europäische Normen sind keine harmonisierten Normen im Sinne der Bauproduktenrichtlinie.

Anlage

**Sonderverfahren nach den Artikeln 16 und 17
der Bauproduktenrichtlinie (BPR)
– Anwendungsmodalitäten in der
Bundesrepublik Deutschland –**

Das Sonderverfahren nach den Artikeln 16 und 17 der Bauproduktenrichtlinie kann angewendet werden, wenn keine harmonisierte europäische technische Spezifikation (harmonisierte Norm, europäische technische Zulassung, anerkannte nationale Spezifikation) für das fragliche Bauprodukt vorliegt.

In diesem Fall betrachtet der Bestimmungsmitgliedstaat auf Antrag im Einzelfall die Produkte, die bei den im Mitgliedstaat des Herstellers durchgeführten Versuchen und Überwachungen durch eine zugelassene Stelle für ordnungsgemäß befunden sind, als konform mit den geltenden nationalen Vorschriften, wenn diese Versuche und Überwachungen nach den im Bestimmungsmitgliedstaat geltenden oder als gleichwertig anerkannten Verfahren durchgeführt worden sind. Dies wird auch für EFTA-Staaten gelten, die Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind oder sonst dem Verfahren zustimmen.

Die im folgenden genannte „Zuständige Stelle“ kann sein:

1. die nach Landesrecht zuständige Behörde;
2. die von der Landesregierung bestimmte Anerkennungsbehörde;
3. die zuständige Bundesbehörde oder
4. die von der zuständigen Bundesbehörde bestimmte Anerkennungsbehörde.

Es ist zwischen folgenden Fällen zu unterscheiden:

Fall 1: Ein in Deutschland hergestelltes Produkt soll in einem anderen Mitgliedstaat der EG oder EFTA (Bestimmungsmitgliedstaat) in Verkehr gebracht werden; die in dem anderen Staat gegebenenfalls vorgeschriebenen Prüfungen, Überwachungen und Bescheinigungen sollen von einer deutschen Stelle durchgeführt bzw. erteilt werden, die hierfür zugelassen ist.

Ablauf des Verfahrens:

- a) Der Antragsteller (deutsche Prüf-, Überwachungs- oder Zertifizierungsstelle) wendet sich wegen der Benennung als zugelassene Stelle nach Artikel 16 Bauproduktenrichtlinie unter Angabe des Produktbereichs und der Art der vorgesehenen Tätigkeit der Stelle (Prüfung, Überwachung und Bescheinigung) an die nach Landesrecht zuständige oder von der Landesregierung bestimmte Stelle ihres Sitzlandes*). Diese unterrichtet das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau), Postfach 20 50 01, 53170 Bonn, und das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt), Reichpietschufer 74 - 76, 10785 Berlin.

*) Anträge sind bis auf weiteres an die oberste Bauaufsichtsbehörde des Sitzlandes (Bundeslandes) zu richten.

- b) Das BMBau informiert den Bestimmungsmitgliedstaat über den Antrag und bittet um Angabe der für den entsprechenden Produktbereich geltenden materiellen Vorschriften (u. a. ausländische Kontaktstelle).
- c) Das BMBau gibt die vom Bestimmungsmitgliedstaat erhaltenen Informationen an die Zuständige Stelle und an das DIBt weiter.
- d) Die Zuständige Stelle prüft, ob der Antragsteller die erforderlichen Voraussetzungen für die Durchführung der entsprechenden Aufgaben erfüllt. Sie kann einen Gutachter (gegebenenfalls des Bestimmungsmitgliedstaates) auf Kosten des Antragstellers einschalten.
- e) Bei Erfüllung der Voraussetzungen und nach erfolgter Rücksprache mit dem Bestimmungsmitgliedstaat läßt die Zuständige Stelle den Antragsteller für Prüfungen, Überwachungen und Bescheinigungen nach den Vorschriften des Bestimmungsmitgliedstaates für den entsprechenden Produktbereich zu und teilt dies dem BMBau und den zuständigen Behörden der anderen Länder mit.
- f) Das BMBau unterrichtet den Bestimmungsmitgliedstaat über die Entscheidung.
- g) Das DIBt führt eine Liste der nach den Artikeln 16 und 17 der Bauproduktenrichtlinie zugelassenen deutschen Stellen unter Angabe der Produktbereiche und Bestimmungsmitgliedstaaten und gibt sie in angemessenen Zeitabständen bekannt.

Fall 2: Ein in einem anderen Mitgliedstaat der EG oder EFTA (Exportstaat) hergestelltes Produkt soll in Deutschland in Verkehr gebracht werden; die in Deutschland vorgeschriebenen Prüfungen, Überwachungen und Bescheinigungen sollen im Exportstaat von einem ausländischen Antragsteller (ausländische Prüf-, Überwachungs- oder Zertifizierungsstelle) durchgeführt bzw. erteilt werden, die der Exportstaat hierfür zugelassen hat.

Ablauf des Verfahrens:

- a) Der ausländische Antragsteller wendet sich an die für die Zulassung nach den Artikeln 16 und 17 der Bauproduktenrichtlinie zuständige Stelle des Exportstaates. Diese unterrichtet das BMBau über den Antrag unter Angabe des Produktbereichs und der Art der vorgesehenen Tätigkeit.
- b) Das BMBau informiert den Exportstaat in Abstimmung mit dem DIBt (stellvertretend für die Länder oder die eventuell zuständigen Bundesbehörden) über die Anforderung an das betreffende Produkt nach den deutschen Vorschriften und die erforderlichen Prüfungen, Überwachungen und Bescheinigungen und bietet die Vermittlung gutachterlicher Hilfe auf Kosten des Antragstellers an.
- c) Das DIBt bzw. die zuständige Bundesbehörde prüft nach erfolgtem Informationsaustausch mit der zuständigen Stelle des Exportstaates, ob die Zulassung des ausländischen Antragstellers hinsichtlich der deutschen Vorschriften annehmbar ist.

- d) Das BMBau unterrichtet die zuständige Stelle des Exportstaates, daß von deutscher Seite gegen die vorgesehene Zulassung keine Bedenken bestehen oder teilt ihr etwaige Bedenken mit.
- e) Die zuständige Stelle des Exportstaates unterrichtet das BMBau über ihre Entscheidung. Wenn die Entscheidung entgegen vorgebrachter Bedenken getroffen wurde, unterrichtet das BMBau entsprechend Artikel 16 Abs. 2 Satz 4 BPR die EG-Kommission.
- f) Das BMBau informiert das DIBt bzw. die zuständigen Bundesbehörden über die Entscheidung des Exportstaates.
- g) Das DIBt unterrichtet die zuständigen Behörden der Länder und nimmt die zugelassene Stelle in eine Liste auf.

(VkB l . 1994 S. 219)