

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

60. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 2006

Heft 12

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2006	Seite
Eisenbahnen und Wasserstraßen			
97	01. 06. 2006	Bekanntmachung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	510
Straßenbau, Straßenverkehr			
98	01. 03. 2006	ECE-Regelung Nr. 24 Emissionen aus Dieselmotoren ECE-Regelung Nr. 85 Messung Motorleistung	510
99	10. 04. 2006	ECE-Regelung Nr. 121 Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen ECE-Regelung Nr. 122 Heizungssysteme	511
100	30. 05. 2006	Änderung des Fragenkataloges für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159) - Herausnahme von Fragen und deren Antworten aus der Prüfpraxis	512
101	09. 05. 2006	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/2006 Sachgebiet 05.8: Brücken- und Ingenieurbau, Erhaltung, Bautenschutz	512
102	17. 05. 2006	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/2006 Sachgebiet 05.2: Brücken- und Ingenieurbau; Grundlagen 16.2: Vergab- und Vertragsunterlagen 16.4: Abwicklung von Verträgen	513
Luft- und Raumfahrt, Schifffahrt			
103	29. 05. 2006	Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zur Überprüfung und Instandhaltung von Lukendeckeln auf Massengutschiffen	515

Nr.	Datum	VkBl. 2006	Seite
104	31. 05. 2006	Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über die Annahme von Änderungen zum Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code)	517
105	31. 05. 2006	Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über die Annahme von Änderungen des Internationalen Code von 1994 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code von 1994)	518
106	31. 05. 2006	Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über die Annahme von Änderungen des Internationalen Code von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code von 2000)	519
107	01. 06. 2006	Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über Leistungsnormen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum .	520

Aufgebote

107a	30. 06. 2006		523
			(1-20)

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen		524
---------------------------	-------	-----

Beilagenhinweis:

Der heutigen Ausgabe ist eine Verlagsbeilage
(Verkehrsblatt-Sammelordner 2006) beigelegt.

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

AMTLICHER TEIL

Eisenbahnen und Wasserstraßen

Nr. 97 **Bekanntmachung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

Auf Antrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich vom 20.03.2006 auf Feststellung der UVP-Pflichtigkeit gemäß § 3a UVPG hat die Planfeststellungsbehörde bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West im Rahmen einer Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3a UVPG festgestellt, dass für die Ausbaumaßnahme:

Ausbau des Wesel-Datteln-Kanal von WDK-km 2,400 bis 2,770

- **Kurvenaufweitung von WDK-km 2,400 bis 2,770**
- **Änderung der Kreuzungsanlage Spellener Brücke Nr. 401, WDK-km 2,583**
- **Anpassung der Mineralölfernleitung Venlo-Wesel**

keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Feststellung gemäß § 3a UVPG ist nicht selbständig anfechtbar.

Die der Feststellung zugrunde liegenden Unterlagen können auf Antrag nach den Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, eingesehen werden.

Münster, den 01.06.2006
P 141.8/9 IV

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Im Auftrag
Nissen

(VkB1. 2006 S. 510)

Straßenbau, Straßenverkehr

Nr. 98 **ECE-Regelung Nr. 24 Emissionen aus Dieselmotoren ECE-Regelung Nr. 85 Messung Motorleistung**

Bonn, den 1. März 2006
S 02/37.18.03-24/85/ 13 Va 06

Mit Beschluss 97/836/EG des Rates der Europäischen Union vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem „Geänderten Übereinkommen von 1958“ (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78) ist die Europäische Gemeinschaft der Regelung Nr. 24 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die I. Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) hinsichtlich der Emission sichtbarer luftverunreinigender Stoffe II. Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Einbaues eines Motors mit Selbstzündung eines genehmigten Typs III. Genehmigung der mit einem Motor mit Selbstzündung (Dieselmotor) ausgestatteten Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Emission sichtbarer luftverunreinigender Stoffe aus dem Motor IV. Messung der Leistung von Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) und der ECE-Regelung Nr. 85 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung von Verbrennungsmotoren für den Antrieb von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N hinsichtlich der Messung der Nutzleistung beigetreten.

Für Deutschland wurde dem Generalsekretär der Vereinten Nationen als Behörde, die die Genehmigungen nach den ECE-Regelungen Nr. 24 und Nr. 85 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

benannt.

Als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigungen nach den ECE-Regelungen Nr. 24 und Nr. 85 durchführen, wurden benannt:

DEKRA Automobil Test Center
der DEKRA Automobil GmbH
Senftenberger Straße 30
01998 Klettwitz

TÜV Automotive GmbH
TÜV SÜD Gruppe
Westendstraße 199
80339 München

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
Adlerstraße 7

Typprüfstelle Fahrzeuge/Fahrzeugteile im
Technologiezentrum Verkehrssicherheit der
TÜV Kraftfahrt GmbH
TÜV Rheinland Group
Am Grauen Stein
51105 Köln

Nr. 99 **ECE-Regelung Nr. 121
Kennzeichnung der
Betätigungseinrichtungen
ECE-Regelung Nr. 122
Heizungssysteme**

Bonn, den 10.04.2006
S 02/37.18.03-121/122/15 Va 06

Automotive
TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Rüdesheimer Straße 119
64285 Darmstadt

Technologiezentrum/Typprüfstelle
der TÜV Pfalz Verkehrswesen GmbH
Königsberger Straße 20d
67245 Lambsheim

Germanischer Lloyd
Analysetechnik
Vorsetzen 35
20459 Hamburg.

Mit Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 14. März 2005 über den Standpunkt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Entwurf der Regelung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Anordnung und Kennzeichnung von manuell bedienten Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeigern sowie über den Standpunkt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Entwurf einer Regelung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen für die Typgenehmigung von Heizanlagen für Fahrzeuge und von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Heizanlage (2648. Tagung des Rates – Landwirtschaft und Fischerei – am 14. März 2005 in Brüssel; Dokument: Bulletin/2005/3/1.3.50) wurde die Annahme der ECE-Regelungen Nr. 121 und Nr. 122 durch die Gemeinschaft ermöglicht. Die ECE-Regelungen Nr. 121 und Nr. 122 sind am 18. Januar 2006 für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten in Kraft getreten.

Die ECE-Regelung Nr. 24 in der aktuellen Fassung der Revision 2 sowie ihre Änderung 1 und Änderung 2 (Sonderdruck B 3524) und die ECE-Regelung Nr. 85 sowie ihre Änderung 1, Änderung 2, Änderung 3 und Änderung 4 (Sonderdruck B 3585) werden in englisch- und deutschsprachiger Fassung als Sonderdruck*), der über den Verkehrsblatt-Verlag, Hohe Straße 39, 44139 Dortmund, auch auf CD-ROM entsprechend den Vertriebsbedingungen bezogen werden kann, bekannt gemacht.

Für Deutschland wurde dem Generalsekretär der Vereinten Nationen als Behörde, die die Genehmigungen nach den ECE-Regelungen Nr. 121 und Nr. 122 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

benannt.

Als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigungen nach den ECE Regelungen Nr. 121 und Nr. 122 durchführen, wurden benannt:

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Wolfgang Hahn

DEKRA Automobil Test Center
der DEKRA Automobil GmbH
Senftenberger Straße 30
01998 Klettwitz

(VkBl. 2006 S. 510)

TÜV Automotive GmbH
TÜV SÜD Gruppe
Westendstraße 199
80339 München

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
Adlerstraße 7
45307 Essen

Typprüfstelle
Fahrzeuge/Fahrzeugteile im Technologiezentrum
Verkehrssicherheit der TÜV Kraftfahrt GmbH
TÜV Rheinland Group
Am Grauen Stein

*) Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nummer auf Anforderung ein Exemplar des Sonderdruckes B 3524 (ECE-Regelung Nr. 24) zum Sonderpreis von 8,00 € und ein Exemplar des Sonderdruckes B 3585 (ECE-Regelung Nr. 85) zum Sonderpreis von 6,00 €. Weitere Exemplare können zum Preis von 11,50 € (ECE-Regelung Nr. 24) und 8,10 € (ECE-Regelung Nr. 85) erworben werden.

Automotive
TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Rüdesheimer Straße 119
64285 Darmstadt

Technologiezentrum/Typprüfstelle
der TÜV Pfalz Verkehrswesen GmbH
Königsberger Straße 20d
67245 Lamsheim.

Weiterhin wurde als zuständiger Technischer Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigungen nach der ECE-Regelung Nr. 122 durchführt, benannt:

Typprüfstelle für Fahrzeugteile und Systeme
im Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen
und Fahrzeugmotoren Stuttgart
Pfaffenwaldring 12
70569 Stuttgart.

Die Regelungen Nr. 121 (Sonderdruck B 3721) und Nr. 122 (Sonderdruck B 3722) werden in englisch- und deutschsprachiger Fassung als Sonderdruck*, der über den Verkehrsblatt-Verlag, Hohe Straße 39, 44139 Dortmund, auch auf CD-ROM entsprechend den Vertriebsbedingungen bezogen werden kann, bekannt gemacht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Wolfgang Hahn

(VkBl 2006 S. 511)

*) Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nummer auf Anforderung jeweils ein Exemplar der Sonderdrucke B 3721 (ECE-Regelung Nr. 121) und B 3722 (ECE-Regelung Nr. 122) zum Sonderpreis von 4,00 €. Weitere Exemplare können jeweils zum Preis von 6,10 Euro bezogen werden.

Nr. 100 Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159) - Herausnahme von Fragen und deren Antworten aus der Prüfpraxis

Bonn, den 30.05.2006
S 31/36.10.15-06

Auf Grund von Rechtsänderungen sind ab sofort nachstehende Fragen und Antworten im Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nicht mehr in der Prüf-

2.2.21-101	Vierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.12.2005, BGBl. I S. 3716 (§ 21 Abs. 2 StVO)
2.6.01-103 2.6.01-202	Einundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 03.03.2006, BGBl. I S. 470 (Angleichen der Abgasuntersuchungs-Fristen an die Fristen der Hauptuntersuchung)
2.6.05-201 2.6.05-202	Verordnung EG 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften, veröffentlicht am 11.04.2006 im Amtsblatt der EU, L 102/1

Die vorgenannten Fragen und Antworten werden zu einem späteren Zeitpunkt von dem Arbeitskreis „Theorie“ des VdTÜV überarbeitet.

Hinweis:

Die Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen (Busfahrer-Prüfungsrichtlinie) vom 16. Mai 1988 (VkBl. S. 359) ist seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) gegenstandslos geworden. Die formelle Aufhebung der vorgenannten Richtlinie ist bisher nicht erfolgt und wird hiermit nachgeholt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Joachim Wohlfarth

(VkBl. 2006 S. 512)

**Nr. 101 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 11/2006
Sachgebiet 05.8: Brücken- und Ingenieurbau; Erhaltung, Bautenschutz**

S 25/38.55.50-00/12 Va 03
S 18/7192.70/11-493592
Bonn, 09.05.2006

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Betreff: Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen

- Richtlinien für die Erhaltung des Korrosionsschutzes von Stahlbauten (RI-ERH-KOR)

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Nr. 22/2004 vom 22.09.2004

A.

(1) Die „Richtlinien für die Erhaltung des Korrosionsschutzes von Stahlbauten (RI-ERH-KOR)“, Ausgabe 2005 wurden im Auftrag des BMVBS und unter Mitwirkung der BAST AG 2.4 „Korrosionsschutz von Stahlbauten“, der Deutschen Bahn AG und eines Forschungsinstitutes erarbeitet.

(2) Der Entwurf der RI-ERH-KOR wurde mit Ihnen abgestimmt.

B.

Ergänzend weise ich auf Folgendes hin:

(1) Diese Richtlinien gelten für die Erhaltung des Korrosionsschutzes von Bauwerken aus Stahl oder Stahlverbund. Ihr Ziel ist es, objektbezogen zu ermitteln, welche Instandsetzungsmaßnahmen aus technischer Sicht in Frage kommen.

(2) Diese Richtlinien sind gleichzeitig mit der „Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken (RI-WI-BRÜ)“, Ausgabe 2004, die sich mit den wirtschaftlichen Aspekten der Erhaltung befasst, anzuwenden.

(3) Diese Richtlinien gelten nicht für die Mängelbeseitigung im Zusammenhang mit Mängelansprüchen.

C.

Bei der Anwendung der RI-ERH-KOR ist zu beachten:

(1) Diese Richtlinien sind im Vorfeld der Erhaltungsmaßnahmen bei Bauwerken anzuwenden, deren vor Korrosion zu schützende Fläche mindestens 5000 m² beträgt. Das Ergebnis ist Grundlage und Bestandteil der weiteren Planungsentscheidungen.

D.

(1) Der Text der RI-ERH-KOR kann auf der Homepage der BAST unter www.bast.de (**Fachthemen**) kostenlos als Pdf-Datei bzw. Excel-Datei herunter geladen werden. Die RI-ERH-KOR sind in den blauen Ordner „Richtlinien“ der Sammlung Brücken und Ingenieurbau, der beim Verkehrsblatt-Verlag in Dortmund zu beziehen ist, einzuordnen.

(2) Ich gebe hiermit die Richtlinie RI-ERH-KOR, Ausgabe 2005, bekannt und bitte diese für den Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen einzuführen.

Im Auftrag
Claus-Dieter Stolle

(VkBl. 2006 S. 512)

**Nr. 102 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 13/2006
Sachgebiet 05.2: Brücken- und Ingenieurbau
Grundlagen
16.2: Vergabe- und Vertragsunterlagen
16.4: Abwicklung von Verträgen**

Bonn, den 17. Mai 2006
S 18/7192.70/11-471931

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Vergütung von Prüferingenieurleistungen im
Brücken- und Ingenieurbau
- Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für
die statische und konstruktive Prüfung von
Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen
(RVP)**

Bezug: a) Rundschreiben Straßenbau
vom 21.08.1986
- StB 12/70.24/1 N 86 -

b) Rundschreiben Straßenbau
vom 10.01.1992
- StB 12/70.24/3 Vm 91 -

c) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Nr. 10/2001 vom 01.03.2001
- S 15/38.06.20-01/16 Va 01 -

I.

(1) Auf Grundlage der Änderung der Ausgabenzuordnung im Bundesfernstraßenbau gemäß Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2001 vom 01.03.2001, zuletzt aktualisiert mit ARS Nr. 02/2005 vom 04.01.2005, trägt nunmehr der Bund im Rahmen der Bauausführung die Kosten für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken. Um die Honorarermittlung für Prüfleistungen künftig bundesweit auf eine einheitliche Basis zu stellen, wurde die „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen (RVP)“ vom ehemaligen Unterausschuss IV „Ingenieurleistungen“ des ehemaligen Hauptausschusses „Verdingungswesen im Straßen- und Brückenbau (HAV-StB)“ aufgestellt. Die Beteiligung der Straßenbaubehörden der Länder wurde dabei durch den Arbeitskreis 3 des UA IV und die Länderstellungnahmen zur RVP sichergestellt.

(2) Die in der RVP enthaltene Berechnungsformel zur Ermittlung der Honorare ist auf Grundlage der in meinem Rundschreiben Straßenbau vom 21.08.1986 enthaltenen Honorartabelle aufgestellt worden. Aufgrund von aktuellen Untersuchungen zu den Ausgaben für Prüferingenieur-

leistungen für die statische und konstruktive Prüfung, die nach einer bundesweiten Erhebung derzeit im Mittel um ca. 10 % über dem alten Honorarsatz liegen, wurde die in der RVP enthaltene Berechnungsformel angepasst und um den Faktor 1,1 ergänzt.

(3) In einzelnen Bundesländern wird die Vergütung von Prüfenieurleistungen durch ländereigene Gebühren- bzw. Honorarverordnungen geregelt. Unabhängig von diesen Regelungen wird der Bund mit Einführung dieser Richtlinie die Honorare für Prüfenieurleistungen nur noch bis zur Höhe der sich aus dem vorgegebenen Berechnungsverfahren der RVP ermittelten Vergütung erstatten.

(4) Zur statistischen Erfassung der Ausgabemittel bitte ich, mir künftig die Ausgaben für Prüfenieurleistungen für die statische und konstruktive Prüfung im Bereich der Bundesfernstraßen jährlich für das abgelaufene Jahr mitzuteilen. Die Meldungen erbitte ich **jeweils zum 1. August** eines jeden Jahres nach BAB und BStr getrennt, das erste Mal für das Jahr 2006 am **01.08.2007**.

II.

Ergänzend gebe ich zur RVP folgende Erläuterungen:

(1) Im Zusammenhang mit der Prüfung von Standsicherheitsnachweisen werden Prüfenieure in Einzelfällen auch mit der Überprüfung auf Wirtschaftlichkeit der Bemessung, der Überprüfung hinsichtlich der Geometrie und der Überprüfung des Sachregisters gemäß den zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten ZTV-ING beauftragt. In diesen Fällen bitte ich folgendes zu beachten:

- Die Überprüfung auf Wirtschaftlichkeit der Bemessung ist in aller Regel durch die Prüfung in statischer und konstruktiver Hinsicht für die Ausführungsstatik und die Ausführungspläne abgedeckt. Dadurch besteht kein Anspruch auf eine zusätzliche Vergütung.
- Nur in besonders begründeten Ausnahmefällen kann nach RVP Ziffer 4.2.1 oder 4.3.4 eine gesonderte Vergütung erfolgen. Hierunter fallen z. B. die Fälle, bei denen offensichtlich deutlich mehr Bewehrung eingelegt werden soll, als nach der Berechnung oder z. B. bei einfachen Bauwerken nach Erfahrungswerten erforderlich ist oder in denen unzweckmäßige, sehr auf der sicheren Seite liegende statische Systeme der Ausführungsstatik zu Grunde gelegt werden oder für die keine ausreichenden Erfahrungswerte vorliegen.

(2) Die Überprüfung der Geometrie soll in der Regel auf die Überprüfung der Hauptachsen und Schnittpunkte (Lage, Kreuzungswinkel, Höhe in diesen Punkten) und auf geeignete Stichproben der Hauptkoten in den Längs- und Querschnitten beschränkt werden. Das Honorar für diese Leistungen ist mit dem Honorar nach RVP Ziffer 4.1.2 abgegolten.

Ist beabsichtigt, die Überprüfung der Geometrie im Zusammenhang mit der Prüfung in statischer und konstruktiver Hinsicht in besonders begründeten Fällen gesondert zu vergüten, so soll dafür höchstens der 0,1fache Satz des Grundhonorars angesetzt werden. Die von mir empfohlene Begrenzung der Vergütung für die Prüfung der Geometrie des Bauwerkes auf 10 v. H. der Grundgebühr wurde gewählt, um den Umfang eines gesonderten Auftrages für eine derartige Überprüfung – wenn sie denn erforderlich erscheint – auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Unabhängig von obiger Regelung sollen vom Prüfenieur auch diejenigen Werte geprüft werden, die ohne weiteren Aufwand bei der Durchsicht der Pläne als richtig oder falsch erkannt werden können, wie z. B. Bauwerksabmessungen, lage- und höhengerechte Ausbildung des Bauwerkes an Hand der Hauptkoten in den Längs- und Querschnitten usw.. Hierunter ist nicht z. B. das Nachrechnen von Höhenkoten zu verstehen. Generell gilt, wenn für die Überprüfung der Geometrie ein nicht unerheblicher Aufwand entsteht, so soll er auch vergütet werden.

(3) Für die Überprüfung des vorgelegten Sachregisters gemäß ZTV-ING Teil 1, Abschnitt 2, Ziffer 1.3.1, wird zusätzlich das 0,03fache Grundhonorar vergütet.

III.

(1) Das „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB)“ wird im Rahmen der 3. Fortschreibung, die voraussichtlich Mitte 2006 veröffentlicht werden wird, auch Technische Vertragsbedingungen und Mustertexte für Leistungen der statischen und konstruktiven Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen enthalten. Die RVP ist dem Handbuch als Anlage beigelegt.

(2) Prüfleistungen über dem EG-Schwellenwert (siehe § 2 Nr. 3 Vergabeverordnung) sind gemäß VOF in einem Verhandlungsverfahren mit vorheriger Vergabebekanntmachung an einen geeigneten Bewerber zu vergeben.

IV.

(1) Ich bitte Sie, die notwendigen Voraussetzungen zur Anwendung der Richtlinie in Ihrem Zuständigkeitsbereich zu schaffen und die RVP mit Stichtagregelung zum 01.08.2006 im Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens erbitte ich für meine Akten. Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn bei Bauvorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend verfahren wird.

(2) Die im Bezug genannten Rundschreiben Straßenbau vom 21.08.1986 und vom 10.01.1992 hebe ich hiermit auf.

(3) Den Richtlinien text der RVP habe ich als pdf-Datei auf der Homepage des BMVBS veröffentlicht. Sie kann unter den Rubriken BMVBS/Verkehr/Straße/Straßenbau/Vergabehandbücher/RVP eingesehen und heruntergeladen werden.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Claus-Dieter Stolle

(VkBli. 2006 S. 513)

Luft- und Raumfahrt, Schifffahrt**Nr. 103 Bekanntmachung einer Entschlie-
ßung des Schiffssicherheitsaus-
schusses der Internationalen See-
schiffahrts-Organisation (IMO) zur
Überprüfung und Instandhaltung von
Lukendeckeln auf Massengutschiffen.**

Diese Vorschriften werden nachstehend bekannt gegeben.

Bonn, den 29.05.2006
LS 23/62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Jost

**ENTSCHLIESSUNG MSC.169(79)
(angenommen am 9. Dezember 2004)****NORMEN FÜR DIE ÜBERPRÜFUNG UND
INSTANDHALTUNG VON LUKENDECKELN AUF
MASSENGUTSCHIFFEN DURCH REEDEREIEN**

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,
GESTÜTZT auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkom-
mens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisa-
tion betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IM HINBLICK auf Kapitel XII von SOLAS über Zusätzliche
Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe, das durch
die SOLAS-Konferenz von 1997 mit dem Ziel der Erhö-
hung der Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter
befördern, angenommen wurde,

FERNER IM HINBLICK darauf, dass unter Berücksichti-
gung der Notwendigkeit der weiteren Verbesserung der
Sicherheit von Massengutschiffen in allen Aspekten ihrer
Bauart, Bauausführung, Ausrüstung und ihres Betriebs er
die Ergebnisse verschiedener Studien der Formalen Si-
cherheitsbewertung in Bezug auf die Sicherheit von Mas-
sengutschiffen untersucht hat,

IN DER ERKENNTNIS, dass auf der Grundlage der Er-
gebnisse der oben genannten Studien der Formalen Si-
cherheitsbewertung das Austauschen von Lukendeckeln
bei vorhandenen Massengutschiffen nicht kostenwirk-
sam wäre, und dass stattdessen den Sicherungsmecha-
nismen bei Lukendeckeln und der Horizontalbelastung,
insbesondere im Hinblick auf die Instandhaltung und die
Häufigkeit von Überprüfungen mehr Beachtung ge-
schenkt werden sollte,

IM HINBLICK darauf, dass er auf seiner 77. Sitzung durch
die Annahme des MSC/Circ. 1071 – Richtlinien für die
Besichtigung von Lukendeckeln von Massengut-
schiffen und Überprüfungen und Instandhaltung durch
die Reedereien – die Mitgliedsregierungen aufgefordert
hat, dafür Sorge zu tragen, dass den Unternehmen im
Sinne des ISM-Codes, die Massengutschiffe unter ihrer
Flagge betreiben, die Notwendigkeit der Durchführung

regelmäßiger Instandhaltungs- und Überprüfungsverfah-
ren der Verschlussmechanismen von Lukendeckeln bei
Massengutschiffen bewusst gemacht wird, um jederzeit
einen ordnungsgemäßen Betrieb und die Leistungsfähig-
keit sicherzustellen,

IM HINBLICK auf Entschließung MSC.170(79), durch die
er unter anderem Änderungen zu Regel XII/7 des Über-
einkommens (Besichtigung und Unterhaltung von Mas-
sengutschiffen), in der auf die vorgeschriebenen Normen
für die Überprüfung und Instandhaltung von Luken-
deckeln von Massengutschiffen durch die Reedereien
verwiesen wird, angenommen hat,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der auf seiner 47. Sitzung
vom Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“
gemachten Empfehlungen,

1. BESCHLIESST zum Zweck der Anwendung von Regel
XII/7 des Übereinkommens die Normen für die Über-
prüfung und Instandhaltung von Lukendeckeln von
Massengutschiffen durch die Reedereien, die in der
Anlage dieser Entschließung enthalten sind;
2. FORDERT die Vertragsparteien AUF, zur Kenntnis zu
nehmen, dass die beigefügten Normen am 1. Juli 2006
mit dem Inkrafttreten des überarbeiteten Kapitels XII
des Übereinkommens wirksam werden;
3. ERSUCHT den Generalsekretär, allen Vertragsparteien
des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser
Entschließung sowie des Wortlauts der in der Anlage
enthaltenen Normen zuzuleiten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitglie-
dern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des
Übereinkommens sind, beglaubigte Abschriften dieser
Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage ent-
haltenen Normen zuzuleiten.

ANLAGE

**NORMEN FÜR DIE ÜBERPRÜFUNG UND INSTAND-
HALTUNG VON LUKENDECKELN VON MASSEN-
GUTSCHIFFEN DURCH DIE REEDEREIEN****1 Anwendung**

Diese Normen legen Anforderungen für die Überprüfung
und Instandhaltung von Lukendeckeln an Bord von Mas-
sengutschiffen durch die Reedereien fest.

**2 Instandhaltung von Lukendeckeln und Lukenöff-
nungs-, Verschluss-, Sicherungs- und Dich-
tungssystemen**

2.1 Mangelnde Wetterdichtigkeit kann zurückgeführt
werden auf:

1. normale Abnutzung des Lukendeckelsystems:
Verformung des Lukensülls oder -deckels durch
Stoß; Abnutzung eventuell angebrachter Rei-
bungsaufleger, Abnutzung und Verschleiß der
Verschlussvorrichtungen oder
2. mangelnde Instandhaltung: Korrosion der Beplat-
tung und Versteifungen aufgrund der Abnutzung
der Beschichtung, mangelnde Schmierung der be-
weglichen Teile, Verschlussvorrichtungen, Fugen-
dichtungen und Gummiauflager, die ausgetauscht
werden müssten oder durch Ersatzteile mit fal-
schen technischen Merkmalen ersetzt wurden.

- 2.2 Unsichere Lukendeckel können insbesondere auf Beschädigung oder Abnutzung der Sicherungseinrichtungen oder falsche Einstellung und falsche Vorspannung und Lastverteilung der Verschlussvorrichtungen zurückzuführen sein.
- 2.3 Die Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften stellen daher einen Instandhaltungsplan auf. Die Instandhaltungsmaßnahmen zielen ab auf:
- .1 den Schutz freiliegender Oberflächen der Beplattung von Lukendeckeln und -süllen und deren Versteifungen zur Erhaltung der gesamten baulichen Festigkeit;
 - .2 die Erhaltung der Oberfläche von Spurbahnen rollender Deckel und von Druckstangen und sonstigen Stahlteilen, die auf Dichtungen und Reibungsbelägen aufliegen, wobei zu beachten ist, dass die glatte Oberfläche und das richtige Profil wichtige Voraussetzungen zur Verringerung der Abnutzung bei diesen Bauteilen sind;
 - .3 die Instandhaltung hydraulisch oder mechanisch betriebener Öffnungs-, Verschleiß-, Sicherungssysteme oder Verschlussvorrichtungen gemäß den Empfehlungen des Herstellers;
 - .4 das Sicherstellen der richtigen Einstellung von manuellen Verschlussvorrichtungen sowie deren Austausch, wenn ein ausgeprägter Verschleiß, Abnutzung oder Mängel bei der Einstellbarkeit festgestellt werden;
 - .5 den Ersatz von Dichtungen oder sonstigen Verschleißteilen gemäß den Empfehlungen des Herstellers, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die entsprechenden Ersatzteile mit den richtigen technischen Merkmalen an Bord mitzuführen oder zu erwerben, sowie der Bedingung, dass die Dichtungen für einen bestimmten Eindruck, Härtegrad, chemische Beständigkeit und Verschleißfestigkeit ausgelegt sein müssen; und
 - .6 die Erhaltung der Funktionsfähigkeit aller Entwässerungsöffnungen der Lukendeckel und ihrer Rückschlagventile soweit vorhanden, wobei zu berücksichtigen ist, dass alle auf den Innenseiten der Dichtungen angebrachten Entwässerungsöffnungen Rückschlagventile haben müssen, um das Eindringen von Wasser in die Laderäume bei Seeschlag zu verhindern.
- 2.4 Nach Erneuerung von Bauteilen wie Dichtungen, Gummischeiben, Rand- oder Quertiefen-Verschlussvorrichtungen ist ein Ausgleich der Belastungen der Sicherungselemente vorzunehmen.
- 2.5 Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften führen einen Instandhaltungsplan und nehmen Aufzeichnungen über Unterhaltungsmaßnahmen und den Einbau von Ersatzteilen vor, um die Instandhaltungsplanung und die gesetzlich vorgeschriebenen Besichtigungen durch die Verwaltung zu erleichtern. Instandhaltungspläne für Lukendeckel müssen Teil eines Systems zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs bilden, wie im ISM-Code ausgeführt.
- 2.6 In den Fällen, in denen die Vielfalt der beförderten Ladungen unterschiedliche Dichtungsmaterialien erfordert, ist eine Auswahl an Dichtungen mit den korrekten technischen Merkmalen zusätzlich zu sonstigen Ersatzteilen an Bord mitzuführen.
- 2.7 Bei jeder Betätigung des Lukendeckels muss der Deckel und insbesondere die Auflagerflächen und Entwässerungskanäle frei von Unrat und so sauber wie möglich sein.
- 2.8 Es wird auf die Gefahren des Auslaufens ohne vollständig gesicherte Lukendeckel hingewiesen. Vor Beginn der Seereise sind alle Deckel stets zu sichern. Während der Fahrt, insbesondere wenn Ladung an Bord befördert wird, sind die Sicherungsvorrichtungen der Deckel, die Dichtheit der Verschlussvorrichtungen und die Sicherungen insbesondere in Erwartung von oder nach Unwettern zu überprüfen. Lukendeckel sind während der Fahrt nur wenn erforderlich zu öffnen, falls die Wasser- und Wetterbedingungen günstig sind; aktuelle Wettervorhersagen sind ebenfalls zu berücksichtigen.
- 2.9 Die Schifffahrtsgesellschaften müssen bei der Planung des Verladens von Containern oder sonstigen Ladungen auf Lukendeckeln sich an das Ladungssicherungshandbuch halten und sich vergewissern, dass sie für derartige Belastungen ausgelegt und zugelassen sind. Laschvorrichtungen sind nicht an den Deckeln oder Säulen zu sichern, wenn diese nicht dafür geeignet sind, den Zurrkräften standzuhalten.
- 3. Überprüfung der Lukendeckel und der Lukenöffnungs-, -verschluss-, -sicherungs- und -dichtungssysteme**
- 3.1 Gesetzlich vorgeschriebene Besichtigungen von Lukendeckeln und ihren Säulen werden von der Verwaltung als Teil der jährlichen Prüfung nach Artikel 14 des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 in seiner durch das dazugehörige Protokoll von 1988 geänderten Fassung und nach den Vorschriften für Verbesserte Besichtigungen in der Entschließung A.744(18) in der jeweils geltenden Fassung durchgeführt. Allerdings hängt der ununterbrochen sichere Betrieb von der Reederei oder der Schifffahrtsgesellschaft mit ab, die ein regelmäßiges Programm von Überprüfungen festlegen müssen, um den Zustand der Lukendeckel zwischen den Besichtigungen zu bestätigen.
- 3.2 Es sind routinemäßige Abläufe festzulegen, um Kontrollen während der Fahrt und Überprüfungen bei Öffnung der Lukendeckel durchzuführen.
- 3.3 Kontrollen während der Fahrt sollen aus einer äußeren Untersuchung der geschlossenen Lukendeckel und der Sicherungsvorkehrungen bestehen bei Erwartung eines oder nach einem Unwetter, zumindest aber einer wöchentlichen Kontrolle, sofern die Wetterbedingungen dies zulassen. Besondere Aufmerksamkeit sollte allerdings dem Zustand der Lukendeckel im vorderen Viertel der Schiffslänge geschenkt werden, wo die Belastung durch Seeschlag normalerweise am größten ist.
- 3.4 Bei jedem Lukendeckelsystem sind gegebenenfalls folgende Details auf jeder Rundreise zu prüfen, wenn die Lukendeckel geöffnet werden oder auf andere Art und Weise zugänglich sind; sie müssen

allerdings nicht häufiger als einmal pro Monat überprüft werden:

- .1 Die Lukendeckelfelder einschließlich der Seitenplattungen sowie die Befestigungen der Versteifungen auf sichtbare Korrosion, Risse oder Verformungen;
- .2 Die Dichtungen von Rand- und Querfugen (Dichtungsquerschnitte, flexible Abdichtungen auf Tank-Massengutschiffen, Dichtungslippen, Druckstangen, Entwässerungskanäle und Rückschlagventile) auf ihren Zustand und auf dauerhafte Verformung;
- .3 Verschlussvorrichtungen, Haltestangen und Sicherungen gegen Schwund, Einstellung und Zustand der Gummiteile;
- .4 Fixiereinrichtungen für geschlossene Deckel auf Verbiegung und Befestigung;
- .5 Ketten- oder Drahtseilrollen;
- .6 Führungen;
- .7 Führungsschienen und Laufräder;
- .8 Sicherungen (Sperrern);
- .9 Drähte, Ketten, Spannvorrichtungen und Spille;
- .10 Hydraulikanlage, elektrische Schutzvorrichtungen und Verriegelungen und
- .11 Endscharniere und Scharniere zwischen den Lukendeckelfeldern, Stiften und Böcken, falls vorhanden.

Als Teil dieser Überprüfung sind die Sülle und ihre Beplattung, Versteifungen und Rahmen bei jeder Luke auf sichtbare Korrosion, Risse und Verformungen zu prüfen, insbesondere die Oberseiten und Ecken der Sülle, die angrenzende Decksbeplattung und Rahmen.

(VkBl. 2006 S. 515)

**Nr. 104 Bekanntmachung einer Entschlie-
ßung des Schiffssicherheitsaus-
schusses der Internationalen See-
schiffahrts-Organisation (IMO) über
die Annahme von Änderungen zum
Internationalen Code für die Anwen-
dung von Brandprüfverfahren (FTP-
Code)**

Diese Vorschriften werden nachstehend bekannt gegeben.

Bonn, den 31.05.2006
LS 23/62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Jost

**ENTSCHLIESSUNG MSC. 173(79)
(angenommen am 10. Dezember 2004)**

**ANNAHME VON ÄNDERUNGEN ZUM INTERNATIO-
NALEN CODE FÜR DIE ANWENDUNG VON BRAND-
PRÜFVERFAHREN (FTP-CODE)**

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,
GESTÜTZT auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkom-
mens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisa-
tion betreffend die Aufgaben des Ausschusses,
IM HINBLICK auf Entschlie-ßung MSC.61(67), durch die er
den Internationalen Code für die Anwendung von Brand-
prüfverfahren (im Folgenden als „der FTP-Code“ be-
zeichnet) angenommen hat, der nach Kapitel II-2 des
Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz
des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als „das
Übereinkommen“ bezeichnet), verbindlich geworden ist,
FERNER IM HINBLICK auf Artikel VIII Buchstabe b und
Regel II-2/3.23 des Übereinkommens über das Verfahren
zur Änderung des FTP-Codes,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der auf seiner neunund-
siebzigsten Tagung vorgeschlagenen Änderungen zum
FTP-Code, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des
Übereinkommens verteilt wurden,

1. BESCHLIESST nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv
des Übereinkommens Änderungen zum FTP-Code,
deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschlie-ßung
enthalten ist;
2. BESTIMMT nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nr.
2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens dass
die Änderungen als am 1. Januar 2006 angenommen
gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein
Drittel der Vertragsregierungen zum Übereinkommen
oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten ins-
gesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreum-
gehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Orga-
nisation ihren Einspruch gegen die Änderungen
notifiziert haben;
3. FORDERT die Vertragsregierungen AUF, zur Kenntnis

- vii Nr. 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme nach Absatz 2 am 1. Juli 2006 in Kraft treten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen beglaubigte Abschriften dieser Entschließung sowie des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
 5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN ZUM INTERNATIONALEN CODE FÜR DIE ANWENDUNG VON BRANDPRÜFVERFAHREN (FTP-CODE)

ANLAGE 1 - BRANDPRÜFVERFAHREN

Teil 2 - Rauch- und Toxizitätsprüfung

2.6 Klassifizierungsmerkmale

2.6.1 Toxizität

In der Grenzwerttabelle ist nach dem Eintrag „SO₂ 120 ppm“ folgender Wortlaut einzufügen:
„(200 ppm für Bodenbeläge)“.

(VkB1. 2006 S. 517)

Nr. 105 Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über die Annahme von Änderungen des Internationalen Code von 1994 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code von 1994)

Diese Vorschriften werden nachstehend bekannt gegeben.

Bonn, den 31.05.2006
LS 23/62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Jost

ENTSCHLIESSUNG MSC.174(79)
(angenommen am 10. Dezember 2004)

ANNAHME VON ÄNDERUNGEN DES INTERNATIONALEN CODE VON 1994 FÜR DIE SICHERHEIT VON HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN (HSC-CODE VON 1994)

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IM HINBLICK auf Entschließung MSC.36(63), mit der er den Internationalen Code von 1994 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (im Folgenden als „HSC-Code von 1994“ bezeichnet), der gemäß Kapitel X des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) verbindlich geworden ist, angenommen hat,

FERNER IM HINBLICK auf Artikel VIII Buchstabe b und der Regel X/1.1 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung des HSC-Codes von 1994,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der auf seiner neunund-siebzigsten Tagung vorgeschlagenen Änderungen des HSC-Codes von 1994, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens verteilt wurden,

1. BESCHLIESST nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des HSC-Codes von 1994, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. BESTIMMT nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2006 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen zum Übereinkommen oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen mitgeteilt haben;
3. FORDERT die Vertragsregierungen AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Juli 2006 in Kraft treten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN DES INTERNATIONALEN CODE VON 1994 FÜR DIE SICHERHEIT VON HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN (HSC-CODE VON 1994)

ANLAGE 1

Mustervordruck des Sicherheitszeugnisses für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

- 1 Im Mustervordruck des Sicherheitszeugnisses für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge wird folgender neu-

Wortlaut „Dieses Zeugnis gilt bis zum“ beginnt, und dem Abschnitt, der mit dem Wortlaut „Ausgestellt in“ beginnt, eingefügt: „Abschlussstag der Besichtigung, auf dem dieses Zeugnis beruht:“

(TT/MM/JJJJ)

(VkB1. 2006 S. 518)

Nr. 106 Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über die Annahme von Änderungen des Internationalen Code von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code von 2000)

Diese Vorschriften werden nachstehend bekannt gegeben.

Bonn, den 31.05.2006
LS 23/62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Jost

**ENTSCHLIESSUNG MSC.175(79)
(angenommen am 10. Dezember 2004)**

ANNAHME VON ÄNDERUNGEN ZUM INTERNATIONALEN CODE VON 2000 FÜR DIE SICHERHEIT VON HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN (HSC-CODE 2000)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,
GESTÜTZT auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IM HINBLICK auf Entschließung MSC.97(73), durch die er den Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen 2000 (im Folgenden als „der HSC-Code 2000“ bezeichnet) angenommen hat, der nach Kapitel X des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als „das Übereinkommen“ bezeichnet) verbindlich geworden ist,

FERNER IM HINBLICK auf Artikel VIII Buchstabe b und Regel X/1.2 des Übereinkommens über das Verfahren zur Änderung des HSC-Codes 2000,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der auf seiner neunundsiebzigsten Tagung vorgeschlagenen Änderungen zum HSC-Code 2000, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens verteilt wurden,

1. BESCHLIESST nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen zum HSC-Code 2000, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschlie-

2. BESTIMMT nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nr. 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2006 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen zum Übereinkommen oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
3. FORDERT die Vertragsregierungen AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nr. 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme nach Absatz 2 am 1. Juli 2006 in Kraft treten;
4. ERSUCHT den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen beglaubigte Abschriften dieser Entschließung sowie des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

ÄNDERUNGEN ZUM INTERNATIONALEN CODE VON 2000 FÜR DIE SICHERHEIT VON HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN (HSC-CODE 2000)

KAPITEL 2. AUFTRIEB, STABILITÄT UND UNTERTEILUNG

- 1 Der Titel des Abschnitts 2.2.1 „Schwimmfähigkeit des unbeschädigten Fahrzeugs“ wird ersetzt durch „Schwimmfähige Räume“.
- 2 In Absatz 2.2.1.1 wird der folgende neue Satz am Ende des Satzes, der beginnt mit „Die Überflutung...“ und endet mit „...Reststabilität anzunehmen.“ hinzugefügt: „Für den Fall, dass schwimmfähige Räume einem erhöhten Flüssigkeitsdruck im Gleichgewichtszustand nach Beschädigung ausgesetzt sein können, müssen die Begrenzungen und die dazugehörigen Öffnungen und Durchführungen so gestaltet und ausgeführt sein, dass das Eindringen von Flüssigkeit bei diesem Druck vermieden wird.“
- 3 Im Wortlaut der Einleitung zu Absatz 2.2.3.2 ist der Ausdruck „ist ... zu befreien“ zu ersetzen durch „kann befreit werden“.

ANLAGE 1

Form des Sicherheitszeugnisses für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Ausrüstungsverzeichnis

- 4 In die Form des Sicherheitszeugnisses für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ist der folgende neue Abschnitt zwischen dem Abschnitt, der beginnt mit „Dieses Zeugnis gilt bis“ und dem Abschnitt, der beginnt mit „Ausgestellt in“ einzufügen:
„Abschlussdatum der Besichtigung, auf dem dieses Zeugnis beruht:“

(TT/MM/JJJJ)

Nr. 107 Bekanntmachung einer Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ber Leistungsnormen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum

Diese Vorschriften werden nachstehend bekannt gegeben.

Bonn, den 01.06.2006
LS 23/62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Anneliese Jost

**ENTSCHLIESSUNG MSC.188(79)
(angenommen am 3. Dezember 2004)**

LEISTUNGSNORMEN FÜR WASSERSTANDSMELDER AUF MASSENGUTSCHIFFEN UND SONSTIGEN FRACHTSCHIFFEN MIT NUR EINEM LADERAUM

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

SOWIE GESTÜTZT auf die Tatsache, dass er auf seiner sechsundsiebzigsten Tagung unter anderem durch die Einführung der neuen Regel 12, welche die Installation von Wasserstandsmeldern für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume vorschreibt, Änderungen des Kapitels XII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) angenommen hat, die am 1. Juli 2004 in Kraft getreten sind,

FERNER GESTÜTZT auf die Tatsache, dass er auf seiner neunundsiebzigsten Tagung die für Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) vorgeschlagenen Änderungen gebilligt hat, mit denen die neue Regel 23-3 eingeführt wurde, welche die Installation von Wasserstandsmeldern auf Frachtschiffen mit nur einem Laderaum (mit Ausnahme von Massengutschiffen) vorschreibt, IN DEM BEWUSSTSEIN, dass die oben genannten vorgeschlagenen Änderungen voraussichtlich auf seiner achtzigsten Tagung im Mai 2005 angenommen werden und zu einem auf dieser Tagung zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft treten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt bestimmte Bedingungen im Hinblick auf Einwände gegen die Änderungen erfüllt werden,

IN DER ERKENNTNIS, dass Leistungsnormen, mit denen der Betrieb und die Wirksamkeit von Wasserstandsmeldern gemessen werden können, rechtzeitig vor dem oben genannten Zeitpunkt des Inkrafttretens verfügbar gemacht werden sollten,

SOWIE IN DER ERKENNTNIS, dass die Notwendigkeit besteht, den zuverlässigen Betrieb der vorgeschriebenen Wasserstandsmelder sicherzustellen und sie zu diesem

Zweck angemessen zu prüfen und einzubauen, NACH PRÜFUNG der Empfehlungen, die der Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner sechsundvierzigsten und siebenundvierzigsten Tagung ausgesprochen hat,

1. BESCHLIESST die Leistungsnormen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum und die im Anhang enthaltenen Richtlinien für die Installation und Prüfung von Wasserstandsmeldesystemen für Massengutschiffe und sonstige Frachtschiffe mit nur einem Laderaum, wie sie in der Anlage dieser Entschließung aufgeführt sind;
2. ERSUCHT die Regierungen DRINGEND, sicherzustellen, dass die in der Anlage enthaltenen Leistungsnormen und die im Anhang aufgeführten Richtlinien angewendet werden, wenn Wasserstandsmelder auf den unter ihrer Flagge verkehrenden Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum in Übereinstimmung mit SOLAS-Regel XII/12 beziehungsweise SOLAS-Regel II-1/23-3 installiert werden,
3. HEBT die Entschließung MSC.145(77) AUF.

ANLAGE

LEISTUNGSNORMEN FÜR WASSERSTANDSMELDER AUF MASSENGUTSCHIFFEN UND SONSTIGEN FRACHTSCHIFFEN MIT NUR EINEM LADERAUM

1 ZWECK

Diese Normen enthalten technische Anforderungen für die Funktion von Wasserstandsmelde- und Alarmeinrichtungen, die in Massengutschiffe zur Erfüllung der SOLAS-Regel XII/12 oder in sonstige Frachtschiffe mit nur einem Laderaum zur Erfüllung der SOLAS-Regel II-1/23-3 installiert werden*.

2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1 Wasserstandsmelder bezeichnet ein System, das mit Sensoren und Anzeigegeräten ausgestattet ist, die das Eindringen von Wasser in Laderäume und sonstige Räume erkennen und davor warnen, wie in SOLAS-Regel XII/12.1 bzw. II-1/23-3 gefordert.
- 2.2 Sensor bezeichnet eine an der überwachten Stelle angebrachte Einheit, die ein Signal zur Erkennung von Wasser an dieser Stelle auslöst.
- 2.3 Voralarmstufe bezeichnet den unteren Pegelstand, bei dem der Sensor (die Sensoren) in Laderäumen anspricht (ansprechen).
- 2.4 Hauptalarmstufe bezeichnet den oberen Pegelstand, bei dem der Sensor (die Sensoren) in Laderäumen anspricht (ansprechen) oder den einzelnen Pegelstand in anderen Räumen, die unter die SOLAS-Regel XII/12 bzw. II-1/23-3 fallen.
- 2.5 Optische Anzeige bezeichnet eine Anzeige durch Aktivierung eines Lichts oder einer anderen für das menschliche Auge bei allen Lichtverhältnissen (hell oder dunkel) an ihrem Standort sichtbare Einrichtung.

* Siehe Absätze drei, vier und fünf in der Präambel der vorstehenden MSC-Entschließung.

- 2.6 Akustische Anzeige bezeichnet ein akustisches Signal, das am Ort der Signalabgabe erkennbar ist.

3 FUNKTIONELLE ANFORDERUNGEN

3.1 Methoden zur Messung des Wasserstands

- 3.1.1 Der Wasserstand kann mit Hilfe der direkten oder der indirekten Methode wie folgt gemessen werden:

- .1 Bei der direkten Messmethode wird Wasser durch physischen Kontakt des Wassers mit dem Melder erkannt.
- .2 Bei der indirekten Messmethode findet kein physischer Kontakt zwischen dem Melder und dem Wasser statt.

- 3.1.2 Die Sensoren sollten geeignet sein im Falle von Frachtschiffen mit nur einem Laderaum, die SOLAS-Regel II-1/23-3 entsprechen, im hinteren Teil des Laderaumes oder, wenn das Schiff einen Innenboden hat, der nicht parallel zur Konstruktionswasserlinie verläuft, über seinem tiefsten Punkt, oder im Falle von Massengutschiffen, die SOLAS-Regel XII/12 entsprechen, im hinteren Teil jedes Laderaums oder am tiefsten Punkt derjenigen Räume, die keine Laderäume sind, auf die diese Regel Anwendung findet, angeordnet zu werden.

- 3.1.3 Die Wasserstandsmeldesysteme sollten für Dauerbetrieb geeignet sein, während das Schiff auf See ist.

3.2 Anforderungen an Meldesysteme

- 3.2.1 Meldesysteme sollten das Erreichen der vorgegebenen Wasserstände zuverlässig anzeigen.

- 3.2.2 Das System sollte Folgendes beinhalten:

Für Laderäume:

- .1 Jeweils einen optischen und einen akustischen Alarm, die ausgelöst werden, sobald der Wasserstand am Sensor die Voralarmstufe im überwachten Bereich erreicht. Aus der Alarmanzeige sollte der betroffene Bereich hervorgehen.
- .2 Jeweils einen optischen und einen akustischen Alarm, die ausgelöst werden, sobald der Wasserstand am Sensor die Hauptalarmstufe erreicht, und die einen ansteigenden Laderaum-Wasserpegel anzeigt. Aus der Alarmanzeige soll der betroffene Bereich hervorgehen, und der akustische Alarm soll sich von demjenigen für die Voralarmstufe unterscheiden.

Für Abteilungen, die keine Laderäume sind:

- .3 Jeweils einen optischen und einen akustischen Alarm, die das Vorhandensein von Wasser in einer Abteilung, die kein Laderaum ist, anzeigen, sobald der Wasserstand im überwachten Bereich den Sensor erreicht. Die akustischen und optischen Eigenschaften der Alarmanzeige sollten den Eigenschaften der Anzeige bei Erreichen der Hauptalarmstufe in Laderäumen entsprechen.

- 3.2.3 Die Meldeanlagen sollen im Hinblick auf alle zu befördernden Ladungen ausreichend korrosionsbeständig sein.

- 3.2.4 Der Melder, der den Wasserstand anzeigt, sollte mit einer Genauigkeit von ± 100 mm ansprechen.

- 3.2.5 Der Teil des Systems, der elektrische Schaltkreise im Bereich der Ladung umfasst, sollte eigensicher sein.

3.3 Anforderungen an Alarmsysteme

- 3.3.1 Die optischen und akustischen Alarmsysteme sollten für eine Anordnung auf der Kommandobrücke geeignet sein**.

- 3.3.2 Die optischen und akustischen Alarmsysteme sollten dem Code für Alarm- und Anzeigevorrichtungen von 1995, in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen, der auf Hauptalarme für den Schutz und die Sicherheit des Schiffes anwendbar ist.

- 3.3.3 Die optischen und akustischen Alarmsysteme sollten Folgendes beinhalten:

- .1 Eine optische Anzeige mittels eines Lichts von eindeutiger Farbe oder einer Digitalanzeige, die unter allen zu erwartenden Lichtverhältnissen deutlich sichtbar ist und zu keiner erheblichen Störung anderer, für den sicheren Betrieb des Schiffes notwendiger Aktivitäten führt. Die optische Anzeige sollte so lange sichtbar bleiben, bis sich der Wasserstand, durch den sie aktiviert wurde, wieder unterhalb des jeweiligen Sensorpegels befindet. Die optische Anzeige sollte durch den Benutzer nicht abgeschaltet werden können.

- .2 In Verbindung mit der optischen Anzeige ein und desselben Sensors sollte das System in dem Bereich, in dem sich die Anzeige befindet, über eine akustische Anzeige verfügen und akustische Alarmsignale abgeben können. Die akustische Anzeige sollte vom Benutzer stummgeschaltet werden können.

- 3.3.4 Zur Vermeidung von Fehlalarmen, die durch Wasserschlag im Raum im Zusammenhang mit den Schiffsbewegungen ausgelöst werden, können Verzögerungszeiten ins Alarmsystem aufgenommen werden.

- 3.3.5 In den Laderäumen und Tanks, die für den Transport von Ballastwasser vorgesehen sind (SOLAS-Regel XII/12.1) kann das System mit Überbrückungsmöglichkeiten für Anzeigen und Alarme von Meldesystemen ausgerüstet werden.

- 3.3.6 Die Überbrückung sollte während der gesamten Deaktivierung der Wasserstandsmelder für die in 3.3.5 genannten Laderäume oder Tanks optisch angezeigt werden. Wenn eine Überbrückungsmöglichkeit vorhanden ist, dann sollten die Aufhebung der Überbrückung und die Reaktivierung des Alarms automatisch erfolgen, nachdem der Laderaum oder Tank gelenzt wurde und der Wasserstand die unterste Alarmstufe wieder unterschreitet.

- 3.3.7 Die Anforderungen im Hinblick auf Funktionsstörungen, Alarme und Anzeigen sollten eine Funktion zur ständigen Überwachung des Systems beinhalten, die bei Erkennung einer Fehlfunktion einen optischen und einen akustischen Alarm auslöst. Der akustische Alarm sollte stumm geschaltet werden können; die optische Anzeige sollte jedoch so lange aktiv bleiben, bis die Funktionsstörung behoben ist.

** Es wird auf die Anforderungen der SOLAS-Regeln V/17 und V/18 verwiesen.

3.3.8 Die Stromversorgung des Wasserstandsmeldesystems sollte über zwei voneinander unabhängige Stromquellen vorgesehen sein. Der Ausfall der primären Stromversorgung sollte durch einen Alarm angezeigt werden.

3.4 Prüfung

3.4.1 Wasserstandsmeldesysteme sollten Bauart geprüft werden, um ihre Widerstandsfähigkeit und Eignung unter den einschlägigen, international anerkannten Bedingungen nachzuweisen*.

3.4.2 Melder, die in einem Laderaum installiert sind, sollten bei leerem Laderaum mittels direkter oder indirekter Verfahren an Ort und Stelle auf Funktionsfähigkeit geprüft werden können.

3.5 Handbücher

Aufzeichnungen über Betriebs- und Wartungsverfahren für die Wasserstandsmeldesysteme sollten an Bord aufbewahrt werden und jederzeit zugänglich sein.

4 INSTALLATION UND PRÜFUNG

Richtlinien für die Installation und Prüfung von Wasserstandsmeldesystemen für Massengutschiffe und sonstige Frachtschiffe mit nur einem Laderaum sind im Anhang aufgeführt.

ANHANG

RICHTLINIEN FÜR DIE INSTALLATION UND PRÜFUNG VON WASSERSTANDSMELDESYSTEMEN FÜR MASSENGUTSCHIFFE UND SONSTIGE FRACHTSCHIFFE MIT NUR EINEM LADERAUM

1 ZWECK

Diese Richtlinien enthalten Verfahren für die Installation und Prüfung von Wasserstandsmelde- und Alarmsystemen, die in Massengutschiffe zur Erfüllung der SOLAS-Regel XII/12 und in sonstige Frachtschiffe mit nur einem Laderaum zur Erfüllung der SOLAS-Regel II-1/23-3 installiert werden**.

2 ANLAGEN

2.1 Anforderungen für die Bauartprüfung von Meldeanlagen

2.1.1 Die Meldeanlage sollte das Erreichen der vorgegebenen Wasserstände zuverlässig anzeigen und Bauart geprüft werden, um ihre Widerstandsfähigkeit und Eignung unter den einschlägigen Bedingungen der Norm IEC 60092-504 sowie den folgenden Bedingungen nachzuweisen:

- .1 Der Gehäuseschutz von elektrischen Bauteilen, die in Laderäumen, Ballasttanks und trockenen Räumen installiert sind, sollte die Anforderungen der Schutzart IP68 gemäß der Norm IEC 60529 erfüllen. Die Wasserdruckprüfung des Gehäuses sollte für einen Staudruck der über einen Zeitraum gehalten wird, in Abhängigkeit der jeweiligen Anwendung erfolgen. Bei Mel-

dern, die in Laderäumen installiert werden sollen, die für den Transport von Wasserballast oder Ballasttanks vorgesehen sind, sollte der Prüfdruck der Laderaum- bzw. Tankhöhe entsprechen und die Prüfdauer 20 Tage betragen. Bei Sensoren, die für trockene Räume vorgesehen sind, sollte der Prüfdruck der Raumhöhe entsprechen und die Prüfdauer 24 Stunden betragen.

- .2 Einsatz in einer Mischung aus Ladegut und Wasser für eine ausgesuchte Reihe von Ladegutgruppen wie z.B. Eisenerzstaub, Kohlenstaub, Getreide und Öle, wobei für jede Ladegutgruppe Seewasser mit einer Aufschwemmung repräsentativen Feinmaterials verwendet wird. Für Bauartprüfzwecke sollte eine bewegte Aufschwemmung repräsentativen Feinmaterials in Seewasser in einer Konzentration von 50 % bezogen auf das Gewicht in Verbindung mit der gesamten Meldeanlage einschließlich aller installierten Filterelemente verwendet werden. Das Funktionieren der Meldeanlage mit allen Filtereinrichtungen sollte in der Mischung aus Ladegut und Wasser nachgeprüft werden, wobei das Eintauchen zehnmal ohne Reinigung der Filtereinrichtungen wiederholt werden sollte.

2.1.2 Der Gehäuseschutz von Elektrogeräten, die oberhalb von Ballast- und Laderäumen installiert sind, sollte die Anforderungen der Schutzart IP56 gemäß der Norm IEC 60529 erfüllen.

2.2 Anforderungen für die Installation von Meldeanlagen

2.2.1 Die Sensoren sollten an einer geschützten Stelle angebracht sein, die in Verbindung mit dem entsprechenden Teil des Laderaums steht (gewöhnlich der hintere Teil), so dass der Sensor von dieser Stelle aus den Wasserstand erkennt, der den Wasserständen im eigentlichen Laderaum entspricht. Diese Sensoren sollten wie folgt angeordnet werden:

- .1 entweder so nahe wie möglich an der Mittschiffslinie oder
- .2 jeweils an der Backbord- und der Steuerbordseite des Laderaums.

2.2.2 Die Meldeanlage sollte in keinem Fall die Benutzung von Peilrohren oder sonstigen Wasserstandsmessgeräten für Laderäume oder sonstige Räume behindern.

2.2.3 Melder und Meldeanlagen sollten an Stellen installiert werden, an denen sie für die Inspektion, Wartung und Reparatur zugänglich sind.

2.2.4 Alle Filterelemente, die an Meldern angebracht sind, sollten vor dem Beladen gereinigt werden können.

2.2.5 Elektrokabel und alle zugehörigen Anlagen in den Laderäumen sollten vor Beschädigung durch Ladegüter oder mechanische Umschlagsgeräte im Zusammenhang mit dem Massengutschiffsbetrieb geschützt werden; hierfür sollten sie sich z. B. in widerstandsfähigen Rohren oder an ähnlich geschützten Stellen befinden.

* Hinsichtlich der Prüfung wird auf die Normen IEC 60092-504 und IEC 60529 verwiesen. Elektrische Bauteile, die in Laderäumen, Ballasttanks und trockenen Räumen installiert sind, sollten die Anforderungen der Schutzart IP68 gemäß der Norm IEC 60529 erfüllen.

** Siehe Absätze drei, vier und fünf in der Präambel der vorstehenden MSC-Entschließung.

- 2.2.6 Alle mit Schneid- und/oder Schweißarbeiten verbundenen Änderungen/Modifikationen am Schiffsfestigkeitsverband, den elektrischen Systemen oder Rohrleitungssystemen sollten vor Ausführung der Arbeiten von der Klassifikationsgesellschaft genehmigt werden.

3 SYSTEME

3.1 Anforderungen an Alarmsysteme

- 3.1.1 Alarmsysteme sollten gegebenenfalls nach der Norm IEC 60092-504 Bauart geprüft werden.
- 3.1.2 In der Schalttafel des Alarmsystems sollte ein Umschalter zur Überprüfung des akustischen und optischen Alarms vorhanden sein, und der Umschalter sollte bei Nichtbenutzung wieder in die Aus-Stellung zurückkehren.

3.2 Anforderungen für die Prüfung von Alarmsystemen

Die optischen und akustischen Alarmsysteme sollten geprüft werden, um Folgendes nachzuweisen:

- .1 Die optische Anzeige kann durch den Benutzer nicht abgeschaltet werden.
- .2 Sie sollte so eingestellt werden, dass sie die Anwender warnt und den sicheren Schiffsbetrieb nicht stört.
- .3 Die Alarmsignale sollten sich von anderen Alarmsignalen unterscheiden.

3.3 Anforderungen an die Systemprüfung

- 3.3.1 Nach der Installation sollte eine Funktionsprüfung durchgeführt werden. Die Prüfung sollte das Vorhandensein von Wasser an den Meldern für jeden überwachten Wasserstand darstellen. Wenn der direkte Gebrauch von Wasser nicht möglich ist, können auch Simulationsverfahren eingesetzt werden.
- 3.3.2 Jeder einzelne Melderalarm sollte geprüft werden, um nachzuweisen, dass Vor- und Hauptalarmstufe für jeden überwachten Raum funktionieren und richtig anzeigen. Außerdem sollten die Fehlererkennungseinrichtungen so weit wie möglich geprüft werden.
- 3.3.3 Aufzeichnungen über durchgeführte Prüfungen von Alarmsystemen sollten an Bord aufbewahrt werden.

4 HANDBÜCHER

Handbücher sollten an Bord verfügbar sein und folgende Informationen und Betriebsanweisungen enthalten:

- .1 Eine Beschreibung der Melde- und Alarmanlagen zusammen mit einer Auflistung von Verfahren zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion aller Anlagenteile zu allen Schiffsbetriebszeiten, soweit möglich.
- .2 Nachweis, dass die Anlagen nach den Anforderungen des Absatzes 2.1 Bauart geprüft worden sind.
- .3 Schemazeichnung des Melde- und Alarmsystems, aus der die Anordnung der Anlagen hervorgeht.
- .4 Installationsanleitungen für die Ausrichtung, Einstellung, Sicherung, den Schutz und die Prüfung.

- .5 Liste der Ladegutgruppen, für die der Melder zum Betrieb in einer 50%igen Mischung aus Seewasser und darin aufgeschwemmtem Material geeignet ist (siehe 2.1.1.2).

- .6 Verfahren für den Fall, dass die Anlage nicht ordnungsgemäß funktioniert.

- .7 Wartungsanforderungen für die Anlage und das System.

(VkBl. 2006 S. 520)