



CESNI/PT (18)m 41 endg.
13. August 2018
Or. fr fr/de/nl/en

ARBEITSGRUPPE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

**GENEHMIGTE NIEDERSCHRIFT
der Gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen
vom 24. bis 26. April 2018
in Wien**

Teilnehmer: Siehe Anlage 1

Vorsitz: Herr BÜHLER, schweizerische Delegation

Zugehörige Arbeitsdokumente:

- Programm (Anlage 2)
- Liste der Fragen (CESNI/PT (18) 11 rev. 1)
- Präsentation für den Austausch der Ergebnisse im Plenum (Anlage 3)
- verschiedene Präsentationen (Anlagen 4 bis 9)

1. Eröffnungsansprachen (Dienstag, 24. April)

Der VORSITZENDE sowie die Vertreter der österreichischen Regierung, der Dienststellen der EU-Kommission und des Sekretariats der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt heißen die Teilnehmer willkommen.

Frau WOLSKA und die Herren GEORGES, MARGIC und ZELJKO stellen einleitend verschiedene Aspekte der Regelwerke mit technischen Vorschriften für Binnenschiffe in Europa (bzw. in der Europäischen Union, auf dem Rhein, auf der Donau und auf der Save) vor und betonen die Bedeutung einer harmonisierten Umsetzung (Präsentationen siehe **Anlagen 4, 5 und 6**).

2. Präsentationen zum ES-TRIN 2017/1, zur Datenbank zu den Auslegungen, zu koppelbaren Pontons und zu Instrumenten für Berechnungen (Mittwoch, 25. April)

Herr BOYER präsentiert die mit dem ES-TRIN 2017/1 neu eingeführten Anforderungen und über die Datenbank zu den Auslegungen (ES-TRIN-faq) (siehe **Anlage 7**). Er betont, dass der ES-TRIN regelmäßig aktualisiert wird (alle zwei Jahre) und dass die nächste Edition (2019/1) 2018 veröffentlicht werden könnte und dann im Januar 2020 in Kraft gesetzt würde.

Herr JUMELET stellt die Vorgehensweise bei der Zertifizierung koppelbarer Pontons in den Niederlanden vor (siehe **Anlage 8**), zeigt praktische Vorschläge auf (siehe 10 Punkte in CESNI/PT (18) 11 rev. 1, NL1) und regt an, zur Festlegung der Zertifizierungsmethode eine (ESI) Anweisung zu erstellen.

Im Zuge des Meinungsaustauschs mit den Sachverständigen werden folgende Problemstellungen herausgestellt:

- Modulare bzw. koppelbare Pontons sind in Europa sehr häufig (über 10 000 Einheiten). Eine Zertifizierung jeder Einheit für jeden (häufig kurzfristigen) Baustelleneinsatz würde unzumutbare administrative Kosten nach sich ziehen. Auch die Benennung des Betreibers ist gegebenenfalls problematisch (Vermietung der Pontons).
- Weitere Schwierigkeiten bestehen in Bezug auf die Identifizierung der einzelnen Module und der jeweiligen Zusammenstellung sowie auf die Festlegung, welche Konfigurationen a priori zulässig sind.
- Denkbar wäre eine Gestaltung analog zu den Schubleichtern. Jedes Modul bekäme dann ein Zertifikat mit einem Ablaufdatum.
- Kapitel 22 des ES-TRIN enthält bereits technische Vorschriften für schwimmende Geräte. Im Übrigen kann in einer ESI-Anweisung nicht von verordnungsrechtlichen Vorschriften für die Erteilung der Binnenschiffszeugnisse (der RheinSchUO bzw. der betreffenden EU-Richtlinie) abgewichen werden.

Der VORSITZENDE bedankt sich bei der niederländischen Delegation für den Beitrag und fordert sie auf, einen entsprechenden Vorschlag für das Arbeitsprogramm 2019-2021 des CESNI einzureichen.

Herr BILIĆ PRCIĆ stellt das Instrument vor, die von den kroatischen Sachverständigen zur Vereinfachung der Berechnungen bei der Untersuchung der Schiffe im Hinblick auf die Erteilung des Binnenschiffszeugnisses entwickelt wurden (siehe **Anlage 9**). Für die Festigkeit des Schiffskörpers werden mit dem Instrument die Mindestwerte aus Artikel 3.02 Nr. 1 Buchstabe b des ES-TRIN berücksichtigt. Die Anforderungen lassen sich jedoch nicht nur in dieser Form erfüllen (eine Alternative ist beispielsweise eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft).

Herr ARNTZ verweist auf ein vergleichbares Instrument, das in den Niederlanden verwendet wird und Ähnlichkeiten aufweist. Herr STANGL-BRACHNIK begrüßt die Verständlichkeit des vorgestellten Instruments, bei dem die verwendeten mathematischen Formeln nachvollziehbar dargestellt werden, und schlägt vor, es durch eine zentrale Behörde zertifizieren zu lassen.

Der VORSITZENDE bedankt sich bei der kroatischen Delegation für den Beitrag, der der Zusammenarbeit förderlich ist, und bittet sie, die Instrumente den anderen Delegationen zur Verfügung zu stellen. Die Instrumente können anhand von Erfahrungen, anderer Delegationen weiterentwickelt werden.

3. Behandlung von Fragen in kleinen Arbeitsgruppen und Austausch der Ergebnisse im Plenum (Donnerstag, 26. April)

Schwerpunkt der Gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen ist die Untersuchung der Fragen, die von den Sachverständigen zur konkreten Anwendung der technischen Vorschriften im Vorfeld eingereicht wurden (siehe CESNI/PT (18) 11 rev. 1). Die Arbeitsmethode besteht darin, die verschiedenen Fragen abwechselnd in Plenumsdiskussionen und individuell in kleinen Arbeitsgruppen (insgesamt 5 Gruppen ohne Dolmetschung) zu behandeln. Jede Arbeitsgruppe setzt sich mit rund 10 Fragen aus Dokument CESNI/PT (18) 11 rev. 1 sowie spontanen Fragen auseinander. Alle Arbeitsgruppen präsentieren ihre Ergebnisse am letzten Tag im Plenum. Die Präsentationen werden durch ein von den Arbeitsgruppen während der dreitägigen Arbeit vorbereitetes Präsentationsmedium unterstützt (siehe **Anlage 3**).

Nachstehend sind die behandelten Fragen in der Reihenfolge der Vorschriften aus dem ES-TRIN dargestellt, auf die sie sich beziehen, und nicht wie in Anlage 2 zu Dokument CESNI/PT (18) 11 rev. 1 in alphabetischer Reihenfolge.

Während der Ad hoc-Sitzung am 26. Juni 2018 hat die Arbeitsgruppe CESNI/PT den Entwurf der Niederschrift der Gemeinsamen Tagung der Untersuchungskommissionen geprüft. Sofern nicht anders angegeben, wurden die in Wien erstellten Auslegungen und Analysen von der CESNI/PT-Arbeitsgruppe validiert. Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe CESNI/PT ebenfalls über das weitere Vorgehen abgestimmt (zum Beispiel Erweiterung der Datenbank ES-TRINfaq).

HR1/HR2 - Umfang der Schiffskörperüberprüfung bei wiederkehrenden Untersuchungen und Ultraschall-Dickenmessungen – *ES-TRIN 3.02 Nr. 1 Buchstabe b und ESI-I-2*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Im ES-TRIN wird bei wiederkehrenden Untersuchungen nach Artikel 3.02 Nr. 1 Buchstabe b eine Dickenmessung der Außenhautbeplattung (Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung) gefordert. Welche weiteren Punkte sind bei der Schiffskörperüberprüfung zu untersuchen?

Folgende Aspekte sind bei der Schiffskörperüberprüfung zu untersuchen:

- der Schiffskörper allgemein (innen und außen, alle Strukturelemente);
- Schraubenwelle, Wellenlager, Ruderschaftlager, Seekastenventile;
- weitere Punkte, die der Prüfer für erforderlich hält.

Für die Untersuchungskommissionen sind ein abgestimmtes Verfahren und ein Berichtformular zu den vorgenannten Punkten erforderlich.

Zudem müssten Unternehmen, die mit der Ultraschall-Dickenmessung (UTM) der Außenhautbeplattung befasst sind, Sachverständige im Sinne von Anweisung ESI-I-2 sein und über spezifische Kenntnisse im Bereich der Binnenschifffahrt verfügen.

Weitere Anmerkungen:

Die Herren BIERINGER, WERNICKE und ARNTZ befürworten die Dokumentierung der Randbedingungen für den Schiffsbetrieb (insbesondere der Ladebedingungen) die sich aus der allgemeinen Anforderung an Festigkeit und Stabilität in Abhängigkeit vom Verwendungszweck des Schiffes ergeben (Artikel 3.02 Nr. 1 und 3). Herr BROERE fordert dazu auf, die Auswirkungen auf die Verteilung der Haftung zwischen dem Betreiber und dem Sachverständigen zu untersuchen.

Entscheidungen der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Die kroatische Delegation wird beauftragt, einen überarbeiteten Vorschlag vorzulegen.
- Bitte an die kroatische Delegation, einen Vorschlag für das Arbeitsprogramm 2019-2021 einzureichen (siehe CESNI/PT (18) 52 – Mitt. HR).
- Prüfung der Frage, ob es zweckmäßig ist, die Randbedingungen für den Schiffsbetrieb (Festigkeit und Stabilität) im Rahmen einer Überarbeitung des Musters des Binnenschiffszeugnisses zu dokumentieren.

**

HR9 - Untersuchung auf Helling - *Richtlinie (EU) 2016/1629, Anlage V, 2.03 Nr. 2, RheinSchUO, 2.03 Nr. 2 und ES-TRIN 3.02 Nr. 1 Buchstabe b*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wie ist die gängige Praxis der Untersuchungskommissionen in Bezug auf die Besichtigung auf Helling bei wiederkehrenden Untersuchungen? Kann auf eine Besichtigung auf Helling verzichtet werden?

- Die Besichtigung auf Helling ist außer in Ausnahmefällen (beispielsweise bei Vorliegen eines Klassenzeugnisses) bei der Erstuntersuchung des Schiffes vorgeschrieben. Bei wiederkehrenden oder Sonderuntersuchungen kann die Untersuchungskommission eine Besichtigung auf Helling verlangen.
- Es wird empfohlen, eine Besichtigung auf Helling regelmäßig vorzunehmen. Sie beschränkt sich nicht auf die Dickenmessung der Außenhautbeplattung, sondern bietet unter anderem auch die Möglichkeit, allfällige Schäden und den allgemeinen Zustand des Kühlereingangs, des Ruders, der Schiffsschraube und der Schweißnähte zu überprüfen.
- Anstatt einer Besichtigung auf Helling im Rahmen der eigentlichen wiederkehrenden Untersuchung kann auch der Nachweis einer im Jahr vor der wiederkehrenden Untersuchung erfolgten Besichtigung auf Helling zugelassen werden.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT für das weitere Vorgehen:

- Die Arbeitsgruppe ist derzeit nicht in der Lage, sich auf einen Eintrag in die Datenbank (ES-TRINfaq) zu einigen. Diese Fragen müssen zusammen mit den Vorschlägen der kroatischen Delegation für das Arbeitsprogramm behandelt werden. Eine Diskussion hinsichtlich der einjährigen Frist ist generell nötig.

Weitere Anmerkungen:

Diese Auslegung erfordert eine Überprüfung der Konsequenzen für die Gültigkeitsdauer des Binnenschiffszeugnisses.

**

DE7 - Notwendige Einrichtungen für die Sicherheit des Schiffs - ES-TRIN 3.03 Nr. 2, 10.02 Nr. 1

Herr BLECHER erstattet über die Analyse durch die Arbeitsgruppe IV Bericht. Der Antwortvorschlag aus Dokument CESNI/PT (18) 11 rev. 1 wird für zutreffend befunden. Die Notstromversorgung des Steuerhauses ist der Beispielliste hinzuzufügen. Gemäß Artikel 3.03 Nr. 2 des ES-TRIN sind "Ankereinrichtungen" und "Rudermaschinen" von den für die Sicherheit des Schiffs und des Schiffsbetriebs notwendigen Einrichtungen ausgenommen. Eine Änderung des ES-TRIN wird für zweckmäßig erachtet.

Herr PAULI und Herr WERNICKE erstatten über den Meinungsaustausch in einer anderen Arbeitsgruppe Bericht, deren Mitglieder sich dieser Schlussfolgerung nicht anschließen. Letztere regen die Unterscheidung folgender drei Ebenen für den Schiffsbetrieb an:

- uneingeschränkter Betrieb: Funktionsfähigkeit aller Einrichtungen an Bord, einschließlich zusätzlicher Funktionen wie Stromversorgung der Kabinen oder Klimaanlage.
- sicherer Betrieb (bzw. sicherer Fahrbetrieb): Funktionsfähigkeit aller aufgrund der Vorschriften erforderlichen Einrichtungen an Bord und Einhaltung der Anforderungen an Manövriereigenschaften und Geschwindigkeit (13 km/h).
- Notbetrieb: Funktionsfähigkeit der für das Erreichen einer sicheren Liegestelle notwendigen Einrichtungen und Fortbewegung aus eigener Kraft (6,5 km/h).

Herr BIRKLHUBER verweist auf das Vorhandensein einer Aufstellung der elektrischen Anlagen, die auf Passagierschiffen von der Notstromquelle gespeist werden müssen (Artikel 19.10 Nr. 4).

Auf der gemeinsamen Tagung ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Auslegung zu folgender Frage zu finden:

Welche Einrichtungen sind erforderlich, um die Kriterien im Sinne der Begriffe "sicherer Fahrbetrieb" und "notwendige Einrichtungen für die Sicherheit des Schiffs und des Schiffsbetriebs" zu erfüllen?

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- die französische und die deutsche Delegation werden gebeten, ein Dokument zur Auslegung der gemeinsamen Begriffsbestimmung der drei Betriebsebenen in Bezug auf die Fragen DE7 und FR3 vorzulegen.

**

FR3 - Einrichtungen vor der Ebene des Kollisionsschotts und hinter dem Achterpiekschott - *ES-TRIN 3.03 Nr. 2*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Welche Einrichtungen sind nach Artikel 3.03 Nr. 2 erforderlich? Welche Einrichtungen sind gestattet?

Die Bedienungsgorgane der Einrichtungen, die der Sicherheit dienen, wie

- Schnellschlussarmaturen,
- Stromversorgung der Ventilatoren,
- fest installierte Feuerlöschanlage,

dürfen nicht vor der Ebene des Kollisionsschotts liegen.

Die folgenden Einrichtungen können gestattet werden:

- Bugruder, aber nicht Bugstrahlanlage,
- Kupplungswinden,
- Vertäupoller (die möglicherweise auch für ein Notabschleppen benutzt werden),
- Signalleuchten - Beleuchtung des Ankerdecks,
- Wechselsprechanlage,
- Radarantenne.

Weitere Anmerkungen:

Das Thema Radarantennen wird in der Datenbank zu den Auslegungen bereits behandelt. Es wäre sinnvoll, analog dazu die Anwendbarkeit der Vorschrift auf freiwillig eingebaute Ausrüstungsgegenstände (d.h. deren Einbau nicht vorgeschrieben ist) klarzustellen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die französische Delegation könnte die nachstehende Aufgabe zur Aufnahme in das Arbeitsprogramm 2019-2021 einreichen: Änderung des ES-TRIN zur Hinzufügung einer Liste der für die Sicherheit des Schiffs und des Schiffsbetriebs notwendigen Einrichtungen.

**

NL5 - Anzeige- und Überwachungseinrichtungen - *ES-TRIN 7.03 Nr. 8*

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Artikel 7.03 enthält keine Vorschriften für Überwachungseinrichtungen, sondern legt lediglich Anforderungen an eingebaute Einrichtungen fest.
- Die Verpflichtung zum Einbau der Überwachungseinrichtungen ergibt sich aus anderen Vorschriften, beispielsweise Artikel 7.04 und 7.05 (für Antriebsmaschinen, Steuereinrichtungen, Signalleuchten).
- Die allgemeinen Anforderungen an die Energieversorgung sind in Artikel 10.02 festgelegt.
- Die von der niederländischen Delegation vorgeschlagene Liste der Einrichtungen ist mit Blick auf Artikel 10.02 des ES-TRIN zu prüfen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die niederländische Delegation wurde beauftragt, der Arbeitsgruppe einen überarbeiteten Vorschlag zur Prüfung vorzulegen.

**

NL2 - Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten – *ES-TRIN 7.05 Nr. 3, Anlage 5 Teil IV Artikel 2 Nr. 1 und 7*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Ist es in Anbetracht der unterschiedlichen Begriffe, die in Anlage 5 Teil IV, Artikel 2 Nr. 1 und Nr. 7 des ES-TRIN verwendet werden, erforderlich, in Bezug auf Einbau/Reparatur/Austausch einerseits und Funktionsprüfung andererseits zwischen zwei Aufgabenbereichen zu unterscheiden?

- Eine Aufgabentrennung ist nicht erforderlich.
- Die anerkannte Fachfirma, die ein Gerät eingebaut hat, (Radaranlage, Wendeanzeiger und Inland AIS Gerät), kann auch die Einbau- und Funktionsprüfung vornehmen.
- Die Anweisung ESI-I-2 enthält eine Zusammenstellung aller Anforderungen an Prüfungen durch Sachverständige und Sachkundige.

Entscheidungen der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Berichtigung der Terminologie des ES-TRIN, um in Anlage 5 Teil IV Artikel 2 in allen vier Sprachen übereinstimmende Begriffe in Nr. 1 und Nr. 7 zu gewährleisten. Das Sekretariat wird gebeten, ein Arbeitsdokument für die Entscheidungsfindung der Arbeitsgruppe vorzulegen.
- Information der Arbeitsgruppe RIS bzw. weiterer zuständiger Gremien. Das Mandat hierfür wird dem Sekretariat erteilt.

**

DE3 - In der Höhe verstellbare Steuerhäuser - *ES-TRIN 7.12 Nr. 3 Satz 2*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wie müssen die Notausgänge aus dem Steuerhaus und der Verlauf des weiteren Fluchtweges bis an Deck gestaltet sein?

- Mit dem ES-TRIN 2017/1 wurden neue Anforderungen an in der Höhe verstellbare Steuerhäuser eingeführt. Übergangsbestimmungen gelten nur für Fahrzeuge, die vor 1985 gebaut wurden und außerhalb des Rheins verwendet werden. Für alle anderen Fahrzeuge gilt, dass die Möglichkeit bestehen muss, das Steuerhaus in allen Höhenstellungen zu betreten und zu verlassen.
- Inwiefern diese Möglichkeit gegeben ist, ist im Einzelfall von der Untersuchungskommission zu beurteilen. Steuerhäuser sind keine standardisierten Ausrüstungen:
- Eine Dachluke ist nicht ausreichend. Es muss die Möglichkeit bestehen, das Deck gefahrlos zu erreichen.

Weitere Anmerkungen:

- Nach Artikel 7.12 Nr. 12 des ES-TRIN sind ausreichende Festigkeit und hinreichende Stabilität rechnerisch nachzuweisen. Die Arbeitsgruppe CESNI/PT könnte präzisieren, worin die Kriterien für ausreichende Festigkeit und hinreichende Stabilität bestehen.
- Die internationalen und nationalen Polizeiverordnungen müssen geändert werden (Artikel 1.10), damit der Nachweis über die Prüfung höhenverstellbarer Steuerhäuser berücksichtigt wird¹.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Die deutsche Delegation wird beauftragt, einen überarbeiteten Vorschlag zu unterbreiten.

**

¹ Anmerkung des Sekretariats: In Bezug auf die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) wurden die diesbezüglichen Arbeiten in Angriff genommen. Siehe RP (18) 6 = RP/G (18) 8 = RV/G (18) 3

AT1 - Brennstofftanks, -leitungen und Zubehör - *ES-TRIN 8.05 Nr. 9*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Sind die Anforderungen des Artikels 8.05 Nr. 9 mit Füllstandsanzeigen, die auf Druckmessung beruhen, erfüllt, oder muss in jedem Fall ein Peilglas vorhanden sein?

Jeder Brennstofftank muss mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein, die bis zum höchsten Füllstand eine verlässliche Information bereitstellt. Die Messtechnik ist unwichtig.

Die Antwort gilt gleichermaßen für Tanks nach Artikel 8.06 Nr. 7 und Artikel 8.07 Nr. 7.

**

BE7 - Lenzeinrichtung - *ES-TRIN 8.08*

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Bei Trockengüterschiffen, die gefährliche Güter gemäß ADN befördern und die über eine Lenzeinrichtung mit einem automatischen System im Laderaum verfügen, könnten im Falle eines Lecks bei Gefahrgut umweltschädliche Produkte ins Wasser geraten.

Es fällt in die Verantwortung des Schiffsführers zu gewährleisten, dass keine gefährlichen Stoffe in die Umwelt gelangen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Übermittlung der Frage an den ADN-Sicherheitsausschuss und zuständige CDNI-Gremien zur Prüfung, ob die Anforderungen der Ergänzung bedürfen.

**

CH2 - Ballastpumpen für den Laderaum - *ES-TRIN 8.08*

Herr BRAUN und Herr BIERINGER erläutern die Risiken für die Stabilität, die mit der Verwendung von Hochleistungsballastpumpen verbunden sind (Effekt der freien Oberflächen). Dies trifft insbesondere dann zu, wenn mit den Hochleistungspumpen der Laderaum eines Güterschiffs gefüllt wird (der nicht für die Aufnahme von Flüssigkeiten ausgelegt ist) und nicht spezielle Ballasttanks verwendet werden.

Herr BLESSINGER verweist darauf, dass es für das Passieren der Anlagen wichtig ist, die Reise gut vorzubereiten, gerade auch mit Blick auf das Ballastieren bzw. Beladen auf der Rücktour.²

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Mit der Verwendung von Hochleistungsballastpumpen geht unter Umständen ein Risiko für die Stabilität einher.
- Wenn solche Pumpen eingebaut sind, ist dieser Tatsache bei der Berechnung der Schiffsstabilität Rechnung zu tragen. Es könnte sinnvoll sein, die Zurverfügungstellung von Anweisungen für die Stabilitätsberechnung in Betracht zu ziehen.

**

² Anmerkung des Sekretariats: Die ZKR hat im Mai 2017 einen Stabilitätsfaden für den Containertransport in der Binnenschifffahrt veröffentlicht. Siehe <https://www.ccr-zkr.org/13021000-de.html>

HR3 - Umfang der Überprüfung der Anker-ausrüstung bei wiederkehrenden Untersuchungen – *ES-TRIN 13.01 und ESI-II-9*

Herr VAN HEES berichtet über die Analyse durch die Arbeitsgruppe I. Wenn das Gewicht des Ankers geringer ist als der berechnete Wert, muss der Anker ausgetauscht werden. Für die maximal zulässige Verminderung des mittleren Durchmessers der Kette sind 12% annehmbar. Die deutschen Sachverständigen haben allerdings einen Prüfvorbehalt geltend gemacht, um Einsicht in den Inhalt einer innerstaatlichen DIN-Norm zu nehmen.³

Herr BIERINGER zeigt die Gefahren auf, die mit einer Verminderung des mittleren Durchmessers verbunden sind, wenn die Kette hinsichtlich der Bruchlast knapp ausgelegt ist (ohne Sicherheitsmarge). Er empfiehlt zu prüfen, wie die gängige Praxis der Klassifikationsgesellschaften in diesem Bereich aussieht. Herr BROERE ist nicht einverstanden, was das Ergänzen einer Sicherheitsmarge betrifft. Er führt aus, dass jede Kette einer Belastungsprüfung unterzogen wird, die einem Vorschlag der Arbeitslast in Bezug auf die Bruchlast entspricht.

Herr STANGL-BRACHNIK regt an, zwischen Bruchlast und Arbeitslast zu unterscheiden.

Auf der gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Auslegung zu folgender Frage zu finden:

Um wieviel ist die maximale Verminderung des mittleren Durchmessers der Kette zulässig? 12 %? Um wieviel ist die maximale Verminderung des Gewichts des Ankers zulässig? 10 %?

Weitere Anmerkungen:

Ein Meinungsaustausch über die gängige Praxis der Untersuchungskommissionen im Hinblick auf das Wiegen des Ankers und die Messung der Kettendicke ist wünschenswert.

Vorschlag der Arbeitsgruppe CESNI/PT für das weitere Vorgehen:

- Weiterführung der Problemanalyse in der Arbeitsgruppe CESNI/PT, um zu einer einheitlichen Auslegung zu gelangen. Kroatien wird mit der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsdokuments beauftragt.

**

GERC2 - Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen - *ES-TRIN 13.04 Nr. 5*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Artikel 13.04 Nr. 5 lautet wie folgt: „Anlagen, die geringere Wassermengen versprühen, müssen über eine Typgenehmigung aufgrund der IMO-EntschlieÙung A.800 (19) oder eines anderen von einem Mitgliedstaat anerkannten Standards verfügen.“ Auf welche Aspekte bezieht sich die Typgenehmigung? Wie wird die Erfüllung der Anforderungen aus der IMO-EntschlieÙung A.800(19) gewährleistet?

- Die Typgenehmigung bezieht sich nur auf die Sprühdüsen (nozzles). Sie wird aufgrund von Funktionstests mit verschiedenen Feuerarten bewilligt.
- Die Kontrolle auf Übereinstimmung von fest installierten Feuerlöschanlagen mit den Vorschriften beruht auf drei Schritten: Typgenehmigung der Sprühdüsen (nozzles), Vorabgenehmigung der Auslegung der Anlage und Überprüfung der Anlage nach dem Einbau an Bord.
- Zur Gewährleistung eindeutiger Anforderungen ist eine Änderung des ES-TRIN wünschenswert.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Vorbereitung einer Änderung zur Klarstellung des Wortlauts von Artikel 13.04 Nr. 5 des ES-TRIN (unter Beibehaltung des Verweises auf den IMO Beschluss A.800 (19) oder einer anderen von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Norm). GERC wird mit der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsdokuments beauftragt.

**

³ Anmerkung des Sekretariats: Das Sekretariat hat nach der Tagung Rücksprache mit der deutschen Delegation gehalten, so dass Folgendes klargestellt wurde: Es handelt sich um Teil 5 der Norm DIN 685. Kriterium ist hier, dass die Ankerkette ersetzt werden muss, wenn eines der Kettenglieder einen Durchmesser von 0,9 d erreicht (wobei d der ursprüngliche Durchmesser des Kettengliedstahls ist).

CH1 - Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz - ES-TRIN 13.06

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Aktuell sind fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz nur auf der Grundlage einer Empfehlung zugelassen (§ 2.19 RheinSchUO oder EU-Richtlinie).
- Es ist jedoch wünschenswert, dass derartige Anlagen auch für folgende Fälle zugelassen werden:
 - Deckausrüstung (gekapselte Motoren, Krane...),
 - elektrische Betriebsräume, Schalttafel- oder Batterieräume,
 - Farbenräume,
 - Geräte auf schwimmenden Geräten,
 - ähnliche geschlossene Räume (Schränke, Kästen ...).
- Es ist erforderlich, eine Liste der betreffenden Objekte zu erstellen.
- Die Mindestanforderungen aus Artikel 13.05 könnten vorbehaltlich der erforderlichen Anpassungen für Elektrizitätsbrände analog für diese Anlagen angewandt werden.
- Das Thema könnte in das Arbeitsprogramm des CESNI aufgenommen werden.

Weitere Anmerkungen:

Herr WERNICKE weist darauf hin, dass im Entwurf für den ES-TRIN 2019/1 der Einsatz fest installierter Feuerlöschanlagen für den Objektschutz im Rahmen einer Übergangsbestimmung zu Artikel 19.07 vorgesehen ist. Dort lassen sich Anhaltspunkte dafür finden, welche "Objekte" in Frage kommen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Bitte an eine Delegation, einen Vorschlag für das Arbeitsprogramm 2019-2021 einzureichen (siehe CESNI/PT (18) 39 - Mitt. CH).

**

HR6 - Beiboot gemäß der Europäischen Norm EN 1914 : 2016 - ES-TRIN 13.07 Nr. 2 und Kapitel 22

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Besteht bei schwimmenden Geräten angesichts der räumlichen Enge an Bord die Möglichkeit, mit Blick auf die Anforderung an das Zuwasserbringen von Beibooten Arbeitsboote als Beiboote zu betrachten? Ein Arbeitsboot ist ein kleines Boot, das in der Regel für den Transport vom Ufer zum schwimmenden Gerät eingesetzt wird.

- Artikel 1.01 Nr. 1.26 des ES-TRIN enthält folgende Begriffsbestimmung: "1.26 "Beiboot" ein Boot zum Transport-, Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz."
- Bei schwimmenden Geräten können im Rahmen einer Baustelle "Arbeitsboote" als "Beiboote" betrachtet werden, sofern die "Arbeitsboote" den Anforderungen der "Beiboote" entsprechen.
- Beiboote müssen nicht unbedingt auf Deck gelagert, sondern können geschleppt werden.
- Eine Anpassung der englischen Fassung von Artikel 13.07 Nr. 1 des ES-TRIN ist wünschenswert, um die Übereinstimmung mit den anderen Sprachfassungen zu gewährleisten, ("shall carry" sollte durch "shall be equipped with" ersetzt werden).

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq).
- Billigung der redaktionellen Berichtigung in der englischen Fassung des Entwurfs für den ES-TRIN 2019/1.

**

NL4 – Steigvorrichtungen – ES-TRIN 14.07

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Können wir aus Artikel 14.07 ableiten, dass immer zwei Handläufe vorhanden sein müssen?

Laut der europäischen Norm EN 13056 sind zwei Handläufe nur dann erforderlich, wenn die Treppe mehr als drei Stufen hat und breiter als 900 mm ist.

Die Anwendung der europäischen Norm ist nicht verbindlich vorgeschrieben, sie steht jedoch für den heutigen Stand der Technik und ist in Kapitel 19 des ES-TRIN genannt.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die deutsche Delegation wird mit der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsdokuments beauftragt, in dem die Anforderungen an Arbeitsplätze (EN 790) und Wohnungen (EN13056) hervorgehoben werden. Die CESNI/PT Arbeitsgruppe könnte eine gemeinsame Auslegung annehmen.

**

DE2 – Schutz gegen Lärm und Vibrationen – ES-TRIN 14.09 Nr. 1

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Es ist grundsätzlich wünschenswert, dass von der Arbeitsgruppe CESNI/PT geklärt wird, wie Artikel 14.09 Nr. 1 umzusetzen ist.
- A priori gibt es offenbar keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen aufgrund der Vibrationen der Binnenschiffe.
- Die Umsetzung der Richtlinie 2002/44/EG fällt nicht in die Zuständigkeit der Untersuchungskommissionen.
- In den verschiedenen Sprachfassungen findet sich abweichende Terminologie (Beschäftigte / Besatzungsmitglieder) und es ist wünschenswert, dass eine Angleichung vorgenommen wird.

Entscheidungen der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Berichtigung der Terminologie und Klarstellung der Umsetzung von Artikel 14.09 Nr. 1. Das Sekretariat wird mit der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsdokuments beauftragt.
- die deutsche Delegation wird einen Vorschlag für das CESNI Arbeitsprogramm in Bezug auf Lärm und Vibrationen unterbreiten.

**

HR7, HR8 – Krane – ES-TRIN 14.12 und 32.05

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Die Vorschriften aus Artikel 14.12 gelten nicht für Beiboot-Davits, da sie ausschließlich für das Zuwasserbringen von Beibooten zur Anwendung kommen.
- Beiboot-Davits müssen allerdings den Anforderungen aus Artikel 13.07 Nr. 2 entsprechen, insbesondere was den Zeitbedarf für das Zuwasserbringen betrifft. Diese Anforderungen sind ausreichend, eine Ergänzung ist nicht erforderlich.
- Von der Arbeitsgruppe CESNI/PT könnte geprüft werden, inwiefern eine Begriffsbestimmung von "Beiboot-Davit" zweckmäßig ist.
- Die Übergangsbestimmung zum Fabrikschild der Krane wurde im Entwurf für den ES-TRIN 2017/1 korrigiert. Damit ist die Frage aus Kroatien beantwortet.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass „Beiboot-Davits“ keine Krane sind. Eine Klarstellung im ES-TRIN erscheint wünschenswert. Die belgische Delegation wird beauftragt, einen Vorschlag zu unterbreiten.

**

BE6 – Mindestgeschwindigkeit (Vorausfahrt) gemäß Artikel 5.06 – ES-TRIN, ESI-II-3

Herr BLECHER erstattet über die Analyse durch die Arbeitsgruppe IV Bericht. Die für "Mindestgeschwindigkeit" verwendeten Begriffe sind einer terminologischen Prüfung zu unterziehen⁴. Wenn die Mindestgeschwindigkeit bei 70 % nicht eingehalten wird, muss die Ladekapazität des Fahrzeugs angepasst werden. Grundsätzlich wäre diskutierbar, ob 70% als Grenzwert sinnvoll ist.

Herr ROLAND hebt hervor, dass es für kleine Fahrzeuge (unter 40 m) schwierig ist, die Mindestgeschwindigkeit von 13 km/h zu erreichen.

Herr KUCHAR und Herr BIRKLHUBER verweisen auf den Fall der Verbände auf der unteren Donau, für die eine Geschwindigkeit von 6 bis 8 km/h als ausreichend angesehen wird. Herr WERNICKE führt aus, dass diese Abweichungen im Muster der Binnenschifffahrtszeugnisse unter Punkt 15 aufgeführt werden können. Herr BIERINGER weist die Teilnehmer auf Möglichkeiten und Grenzen von Regelwerken hin (die Mitgliedstaaten haben beispielsweise die Möglichkeit, auf ihrem Hoheitsgebiet für die Fahrt in den Zonen 3 und 4 Abweichungen zuzulassen). Praxis und Regelwerk weichen voneinander ab.

Auf der gemeinsamen Tagung ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Auslegung zur Frage der belgischen Delegation zu finden.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Weiterführung der Problemanalyse und Beurteilung des Bedarfs einer Änderung des ES-TRIN bzw. der Regelwerke. Die belgische Delegation wird mit der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsdokuments beauftragt.

**

FR1 – Fortbewegung aus eigener Kraft – ES-TRIN 13.05 Nr. 2 Buchstabe a, 19.07 Nr. 1, 28.04 Nr. 1 Buchstabe a, ESI-II-11

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Fällt ein Antriebssystem aus (z. B. Verlust einer Schraube), aber kann mindestens ein anderes Antriebssystem die Fortbewegung des Fahrzeugs aus eigener Kraft sicherstellen, ergeben sich die folgenden Fragen:

- Bleibt das Binnenschiffszeugnis gültig?
- Kann das Fahrzeug seine Fahrt normal fortsetzen oder muss es den nächsten Liegeplatz aufsuchen?

Es ist darauf hinzuweisen, dass es auf der ersten Seite des Binnenschiffszeugnisses heißt: "Das Fahrzeug darf aufgrund dieses Binnenschiffszeugnisses nur solange zur Schifffahrt verwendet werden, wie es sich in dem im Binnenschiffszeugnis angegebenen Zustand befindet."

Das Fahrzeug kann seine Fahrt normal fortsetzen, wenn die vorgeschriebenen Anforderungen (z.B. Mindestgeschwindigkeit, Manöviereigenschaften, ggf. zweites unabhängiges Antriebssystem) erfüllt sind und die alternative Konfiguration im Zeugnis angegeben ist (unter Nr. 52).

Ist die alternative Konfiguration, mit deren Hilfe die im Binnenschiffszeugnis vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt sind, nicht angegeben, ist nur Notbetrieb zulässig und das Fahrzeug muss die nächste Liegestelle ansteuern.

Die in ESI-II-11 bezeichnete "Fortbewegung aus eigener Kraft" ist für den "normalen Betrieb" nicht ausreichend.

Weitere Anmerkungen:

Die Anmerkungen gelten allgemein, beispielsweise ein Güterschiff, das freiwillig mit zwei redundanten Antriebssystemen ausgestattet ist. Besondere Aufmerksamkeit ist bei Fahrgastschiffen erforderlich, insbesondere mit Blick auf Artikel 19.10.

⁴ Anmerkung des Sekretariats: Die vier Sprachfassungen wurden im ES-TRIN 2017/1 angeglichen (Mindestgeschwindigkeit).

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Überprüfung der Praxis der verschiedenen Untersuchungskommissionen und der Prüfstellen vor Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Die Rückmeldung der Praxiserfahrungen wird demnächst auf die Tagesordnung einer CESNI/PT Sitzung gesetzt werden.
- Berücksichtigung der Ergebnisse von Frage FR1 für die Behandlung von Frage DE7, insbesondere für die einheitliche Definition der drei Ebenen für den Schiffsbetrieb.

**

EBU/ESO1 – Anbringung von Doppelplatten auf die Außenhaut – ES-TRIN, ESI-II-2

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Doppelplatten sind grundsätzlich zu vermeiden.
- Die Anbringung von Doppelplatten ist nur im Rahmen von ESI-II-2 zugelassen.
- Die für die Schiffskörperuntersuchung zuständigen Sachverständigen müssen in geeigneter Weise informiert werden. Gegebenenfalls könnten die Untersuchungskommissionen auf nationaler Ebene ergänzende Maßnahmen ergreifen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die Arbeitsgruppe CESNI/PT ersucht die Staaten, aussagekräftige Informationen zur Anwendung der Anweisung ESI-II-2 bereitzustellen.

**

DE9 – Notausgänge – ES-TRIN 3.03 Nr. 4, 3.04 Nr. 6, 14.06 Nr. 2, 15.02 Nr.4, 19.06 Nr. 3, 6 und 7

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Die Mindestgröße der Notausgänge auf Fahrzeugen ist auf 0,36 m² festgelegt, wobei die kürzeste Seite der Öffnung mindestens 0,5 m lang sein muss.
- Diese Anforderungen sind mit Sicht auf die ergonomische Entwicklung nach wie vor angemessen. Es sei daran erinnert, dass dieselben Abmessungen im ADN auch für den Fall gelten, dass das Besatzungsmitglied eine persönliche Schutz- und Sicherheitsausrüstung trägt.
- Aufgrund der verschiedenen Arten von Notausgängen können keine Standards für Öffnungsrichtung oder Schließvorrichtungen vorgegeben werden. Es liegt jedoch im Ermessen der Untersuchungskommissionen, sinnvolle Auflagen für das sichere Benutzen eines Notausgangs zu fordern.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die Arbeitsgruppe CESNI/PT stimmt der obigen Analyse nicht zu. Besonders die französische Delegation vertritt die Ansicht, dass der Notausgang in Richtung der Evakuierung von Personen geöffnet werden muss. Bei Bedarf kann die deutsche Delegation ein Arbeitsdokument erstellen.

**

FR4 – Schleppboote Ausrüstung – ES-TRIN 13.01 Nr. 1

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

In der französischen Fassung von Artikel 13.01 Nr. 1 gilt die Vorschrift auch für Schleppboote, in den anderen Sprachen (Deutsch, Niederländisch, Englisch) ist dies nicht der Fall. Im Gegensatz zum Vorschlag der französischen Delegation wird angeregt, die französische Sprachfassung an die anderen Sprachfassungen anzugleichen (Streichen von "ainsi que les remorqueurs").

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Billigung der redaktionellen Berichtigung der französischen Fassung im Entwurf des ES-TRIN 2019/1.

**

NL3 – Gasgrills – *ES-TRIN, Begriffsbestimmungen 1.01 Nr. 3.7, 3.8 und 3.11, 17.02, 19.01 Nr. 2 Buchstabe e, 19.15 Nr. 8,*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Ist es möglich, unter den Voraussetzungen von Artikel 19.15 Nr. 8 Gasgrills an Bord von Fahrgastschiffen <45 m zu verwenden?

Die Verwendung eines **fest installierten** Gasgrills ist zwar zulässig, es handelt sich jedoch gleichzeitig um eine Flüssiggasanlage, die entsprechend von einem Sachverständigen geprüft werden muss. Mobile Gasgeräte sind verboten.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Das Sekretariat wird diesbezüglich beauftragt.

**

FR7 – Fahrgasträume und -bereiche – *ES-TRIN 19.06 Nr. 1 Buchstabe b*

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

In technischer Hinsicht sind mit Blick auf die erforderliche Dichtigkeit des Schotts zwischen den Fahrgasträumen und den Maschinenräumen (bzw. Kesselräumen) keine Öffnungen in diesem Schott möglich. Dieses Schott muss dieselben Eigenschaften aufweisen wie das in Artikel 3.03 vorgeschriebene Schott.

Allerdings zeigen Erfahrungen aus jüngster Zeit, dass eine signifikante Anzahl von Schiffen mit in der Abteilung des Maschinenraums an den Fahrgastbereich angrenzenden (gasdichten?) Türen gebaut wurden.

Eine Prüfung durch die Arbeitsgruppe CESNI/PT ist insofern erforderlich, als eine strenge Anwendung der Vorschrift mit Schwierigkeiten bei der Anpassung der Schiffe an die Vorschrift verbunden sein könnte. Gleichzeitig ist eine Gleichbehandlung mit den neuen Schiffen wünschenswert.

Weitere Anmerkungen:

Auf der Tagung in Breslau (siehe RV/G (12)m 59 = JWG (12)m 61, Punkt B4) war folgende gemeinsame Auslegung für eine praktische Methode zur Kontrolle der Gasdichtheit des Maschinenraums in Bezug auf Wohnungen gefunden worden: "Folgende Maßnahmen sind zu ergreifen:

- Verschießbare Öffnungen müssen so dicht wie möglich sein.
- Sichtbare Löcher müssen verschlossen werden.
- Schaumstoff oder Harz kann genutzt werden, um Löcher und Kabeldurchführungen zu schließen. Sichtprüfungen sind akzeptabel.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Weiterführung der Problemanalyse, Klarstellung der Anwendbarkeit in Bezug auf die vorhandene Flotte und Beurteilung des Bedarfs einer Änderung des ES-TRIN. Die französische Delegation wird beauftragt, ein entsprechendes Arbeitsdokument vorzubereiten.

**

DE1 – Fahrgastbereiche / Rettungsmittel – *ES-TRIN 19.06 Nr. 8 Buchstabe f, 19.09 Nr. 8*

Auf der gemeinsamen Tagung ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Auslegung zu folgender Frage der deutschen Delegation zu finden: Ist die Unterbringung aller Rettungsmittel auf die Evakuierungsflächen beschränkt, oder können die Rettungsmittel auf dem ganzen Fahrzeug griffbereit verteilt gelagert werden?

Auf der gemeinsamen Tagung wurden folgende Vorschläge gemacht:

- Die Arbeitsgruppe CESNI/PT/Pax könnte klarstellen, welche Art von Rettungsmitteln in den jeweiligen Artikeln des ES-TRIN gemeint sind und wo sie an Bord unterzubringen sind.
- Zur Beurteilung, ob ähnliche Konfigurationen in der Binnenschifffahrt möglich sind, sind die für Seeschiffe geltenden Vorschriften zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Rettungswesten in den Kabinen aufbewahrt werden (die im Fall der Flutung nicht mehr zugänglich sind).
- Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Information der Besatzung und der Fahrgäste vor Beginn der Reise zu richten. Diese Frage könnte auch der Arbeitsgruppe CESNI/QP vorgelegt werden.

Weitere Anmerkungen:

Bei der Annahme der technischen Vorschriften für Fahrgastschiffe in der RheinSchUO spielten bei der Frage der Einzel- und Sammelrettungsmittel auch politische Entscheidungen mit. Es wurden alternative Rettungsmittel eingesetzt (unabhängige Antriebssysteme und Brücke zum Erreichen des Ufers).

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Beauftragung der nichtständigen Arbeitsgruppe CESNI/PT/Pax mit der Behandlung der Frage nach Art und Aufbewahrungsort der Rettungsmittel.
- Vorlage der Frage an die Arbeitsgruppe CESNI/QP über die Information an die Besatzung und die Fahrgäste vor Reisebeginn.

**

FR5 – Fahrgasträume und -bereiche – ES-TRIN 19.06 Nr. 10

Auf der gemeinsamen Tagung ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Auslegung zu folgender Frage der französischen Delegation zu finden: Wie wird Artikel 19.06 Nr. 10 auf Schiffe angewandt, die keinen freien Raum auf dem Deck aufweisen, oder wenn die Aufbauten geschlossen oder in Fortsetzung der Wände des Schiffskörpers gebaut sind?

Die Vorschriften zur Breite der Ausgänge sind eigentlich klar, eine strenge Anwendung kann allerdings zu Situationen führen, die als gefährlich angesehen werden können. Die nichtständige Arbeitsgruppe CESNI/PT/Pax könnte die Analyse dieses Themas vertiefen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Bitte an die Delegationen, zur Veranschaulichung der aufgetretenen Schwierigkeiten konkrete Beispiele zu nennen.
- Beauftragung der nichtständigen Arbeitsgruppe CESNI/PT/Pax mit der Behandlung der Frage der Breite der Ausgänge.

**

DE4, FR6 – Toiletten für Personen mit eingeschränkter Mobilität – ES-TRIN 19.06 Nr. 17

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- In Anweisung ESI-III-2 ist ausgeführt, wie dem besonderen Bedarf von Personen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung zu tragen ist. Insbesondere wird dort auf Richtlinie 2009/45/EG und Resolution Nr. 69 der Vereinten Nationen verwiesen.
In der Vorschrift heißt es: "entsprechend einer einschlägigen Norm oder Vorschrift eines Mitgliedstaates für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität".
- Eine internationale Norm ist in diesem Bereich nicht bekannt. Dass es keine abgestimmte Lösung gibt, ist für das Gewerbe bzw. die international tätigen Klassifikationsgesellschaften nicht zufriedenstellend.
- In Deutschland wird in der Regel die Norm DIN 18040-2 angewendet. Es ist in hohem Maße wünschenswert, die Praxis in den anderen Mitgliedstaaten zu erfassen, um international einen Überblick zu gewinnen und beurteilen zu können, inwiefern eine abgestimmte Lösung möglich ist.

- Im ES-TRIN sind keine Abweichungen von dem vorgeschriebenen Vorhandensein von Toiletten an Bord von Tagesausflugsschiffen enthalten, auch wenn die Ausflüge sehr kurz sind. Eine Lösung auf nationaler Ebene ist möglich (z.B. Abweichungen in einem begrenzten geografischen Bereich).

Entscheidungen der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Bitte an die Delegationen, den Informationsaustausch über Normen, die auf nationaler Ebene für die Planung von Toiletten für Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, weiterzuführen.
- Prüfen, inwiefern Abweichungen für Tagesausflugsschiffe in begründeten Fällen (analog zu Artikel 10.06 Nr. 3) zweckmäßig sind.
- Beauftragung von CESNI/PT/Pax mit der Erörterung der Frage.

**

HR4, HR5 – Isolationswiderstände und Erdung für elektrische Systeme– ES-TRIN 19.10 Nr. 9

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Die Isolationswiderstände und die Erdung für elektrische Systeme müssen anlässlich wiederkehrender Untersuchungen geprüft werden. Diese Anforderung gilt laut ES-TRIN nur für Fahrgastschiffe. Ist es wünschenswert, diese Anforderung auf andere Fahrzeuge auszuweiten? Welches Zulassungskriterium gilt für die Isolationswiderstandsmessung ($k\Omega$ oder $M\Omega$) zwischen allen isolierten Stromkreisen und Erde?

Zum aktuellen Zeitpunkt wird eine allgemeine Ausweitung dieser Vorschrift auf andere Fahrzeugtypen nicht gewünscht. In Einzelfällen können die Untersuchungskommission oder die Sachverständigen jederzeit eine Überprüfung der Isolationswiderstände und der Erdung der elektrischen Systeme verlangen.

Für das Zulassungskriterium hinsichtlich des Isolationswiderstands können die internationale Norm IEC 60364-6 : 2016 oder die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften verwendet werden.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Das Sekretariat wird diesbezüglich beauftragt.

**

NL6 – Codes für Brandprüfverfahren (FTP-Code) – ES-TRIN 19.11 Nr. 1, Buchstaben b, c und e Unterbuchstabe bb

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wie lässt sich die Verwendung gleichwertiger Vorschriften eines Mitgliedstaats für den Brandschutz überprüfen?

- Wenn ein Binnenschiffszeugnis in Anwendung gleichwertiger Vorschriften eines anderen Mitgliedstaates ausgestellt wurde, muss der Eigner die Bestätigung der Untersuchungskommission des betreffenden Mitgliedstaates vorlegen können.
- Die internationale Norm EN ISO 1182 : 2010⁵ wird für die Anwendung von Artikel 19 Nr. 1 Buchstaben b, c und d Unterbuchstabe bb als gleichwertig anerkannt (bitte beachten: In der Norm ist lediglich die Methode festgelegt, die Zulassungskriterien sind es jedoch nicht).

Weitere Anmerkungen:

Über die Zurverfügungstellung einer Liste der "gleichwertigen Vorschriften der Mitgliedstaaten" zur Verringerung des Verwaltungsaufwands wurde keine Einigung erzielt. Der CESNI sollte vielmehr eine abgestimmte internationale Lösung fördern.

⁵ Prüfungen zum Brandverhalten von Produkten - Nichtbrennbarkeitsprüfung

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

Die deutsche und die französische Delegation möchten eine zusätzliche Überprüfung vornehmen, bevor eine Ergänzung der Datenbank (ES-TRINfaq) vorgeschlagen wird. Die Frage wird somit auf eine zukünftige Sitzung der Arbeitsgruppe CESNI/PT verschoben.

**

DE5 – Beidseitig erreichbare Plattform kurz oberhalb der Wasserlinie oder vergleichbare Einrichtung – *ES-TRIN 19.15 Nr. 4 und 5*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Welche „vergleichbaren Einrichtungen“ nach Artikel 19.15 Nr. 4 und 5 wurden bislang zugelassen?

Die Bergeplattform stellt einen Ersatz für den Einsatz eines Beibootes dar. Die Einrichtung muss in Bezug auf die Personenrettung gleiche Voraussetzungen erfüllen, d.h. das Ergreifen, Sichern und Retten von im Wasser schwimmenden Personen (ggf. auch bewusstlose Personen). Entsprechend können Einrichtungen, die eine Mitwirkung der zu rettenden Person erfordern, nicht als geeignete Einrichtungen erachtet werden

Rettungssysteme, die diesen Anforderungen entsprechen (z.B. Jason's cradle) können als "vergleichbare Einrichtung" zugelassen werden, wenn sie ordnungsgemäß eingebaut sind.



Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Das Sekretariat wird diesbezüglich beauftragt.

**

GERC1 – Unabhängiger Antrieb – *ES-TRIN 30.06*

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wie ist die automatische Abschaltung in Artikel 30.06 zu verstehen?

Die automatische Abschaltung des Antriebssystems betrifft nur das Flüssigerdgas-Antriebssystem. Um sich weiter aus eigener Kraft fortbewegen zu können, muss das Schiff ein anderes, nicht mit Flüssigerdgas betriebenes Antriebssystem (z. B. Bugstrahlanlage) oder ein anderes unabhängiges Flüssigerdgas-Antriebssystem besitzen.

Vorschlag der Arbeitsgruppe CESNI/PT für das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq). Das Sekretariat wird diesbezüglich beauftragt.

**

BE3, BE4, EBU/ESO2 – Anwendung der Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind – *ES-TRIN 32.01 und 33.01*

Herr VAN HEES erstattet über die Analyse durch die Arbeitsgruppe I Bericht. Gegenstand der Diskussion war die Frage, ob ein Schiff Übergangsbestimmungen in Anspruch nehmen kann, wenn das Schiffsattest abgelaufen ist (nicht fortlaufend erneuert wurde). Es wurde auf den von der EU-Kommission 2012 vorgetragenen und von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe 2014 bestätigten Standpunkt (siehe JWG (14)m 91, Punkt 7.1) verwiesen, demzufolge für das Schiff keine Übergangsbestimmungen in Anspruch genommen werden können, wenn das Attest abgelaufen ist. Dies impliziert die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Umsetzung der Vorschriften, auch im Hinblick auf Ressourcen zur Gewährleistung einer rechtzeitigen Schiffsuntersuchung. Die Mitglieder der Gruppe aus Deutschland haben hinsichtlich einer solchen Auslegung Vorbehalte geltend gemacht. Im Übrigen ist eine eingehende Prüfung der verschiedenen Sprachfassungen der Regelwerke erforderlich.

Herr BLECHER erstattet über die Analyse durch die Arbeitsgruppe IV Bericht. Die Bestimmungen für das Rheinschiffsattest und das Unionszeugnis stimmen nicht miteinander überein.

Herr VERMEULEN informiert über die Rechtsprechung in den Niederlanden.

Auf der gemeinsamen Tagung wird festgestellt, dass in diesem Rahmen die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Antwort auf die Fragen der belgischen Delegation nicht gegeben ist, und es wird der Wunsch geäußert, die Fragestellung einer eingehenden Prüfung in der Arbeitsgruppe CESNI/PT zu unterziehen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Weiterführung der Problemanalyse in der Arbeitsgruppe CESNI/PT, um zu einer einheitlichen Auslegung zu gelangen. Gegebenenfalls könnte der Ausschuss über diese Grundsatzfrage abstimmen.
- Die deutsche Delegation hat mit Dokument CESNI/PT (18) 56 eine Analyse eingereicht. Die belgische Delegation befürwortet eine Aufnahme in das CESNI Arbeitsprogramm (CESNI/PT 18 42).

**

BE1 – Übergangsbestimmungen für Sportfahrzeuge – *ES-TRIN 32.02 ad Kapitel 26*

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Die Bestimmungen von Artikel 26.01 gelten für Sportfahrzeuge, die vor dem 1.1.1995 gebaut wurden. Daher müssen diese Fahrzeuge, die die Zone R befahren, erst bei N.E.U. der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffahrtsuntersuchungsordnung entsprechen. Obwohl die RheinSchUO 1976 keine Sonderbestimmungen für Sportfahrzeuge enthält, waren diese Bestimmungen in Dienstanweisung Nr. 42 festgelegt worden, an deren Stelle in der Folge Empfehlung Nr. 27 trat.

Hinsichtlich der Anwendbarkeit von Artikel 33.02 auf Sportboote stellt sich eine ähnliche Frage.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Prüfung der Möglichkeit, dieses Thema in das Arbeitsprogramm des CESNI (siehe CESNI (18) 21 - Mitt. EBA) aufzunehmen.
- Weiterführung der Problemanalyse in der Arbeitsgruppe CESNI/PT, einschließlich bezüglich Artikel 33.02.
- Zurverfügungstellung des Inhalts von Dienstanweisung Nr. 42 und von Empfehlung Nr. 27 an alle Untersuchungskommissionen des CESNI. Das Sekretariat wird diesbezüglich beauftragt.

**

DE6 – Vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG ausgenommene Fahrzeuge – Richtlinie (EU) 2016/1629 Artikel 29

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

- Die Bestimmungen aus Artikel 29 der Richtlinie 2016/1629 (bzw. Artikel 8 der Richtlinie 2006/87) sind nicht neu und seit 2006 bekannt.
- Wenn nicht bis 30. Dezember 2018 eine Inspektion nach Artikel 29 der o.g. Richtlinie erfolgt, können die Übergangsbestimmungen aus Artikel 29 nicht in Anspruch genommen werden. Die Übergangsbestimmungen aus dem Kapitel 33 des ES-TRIN können nach wie vor genutzt werden.
- Im Zuge des Meinungsaustauschs wurden Unterschiede in Bezug auf die Art und Weise festgestellt, in der die Untersuchungskommissionen die betreffenden Bestimmungen bis zum 30. Dezember 2018 anwenden.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Diese Frage wird gemeinsam mit der französischen Frage zur örtlichen Zuständigkeit der Untersuchungskommissionen (CESNI/PT (18) 25 = CESNI (18) 24) untersucht werden.

**

BE2 – Antrag auf Untersuchung – RVBR 2.02 und Richtlinie (EU) 2016/1629 Anhang V2.02

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wenn eine Untersuchungskommission auf einem Fahrzeug eine Untersuchung durchgeführt hat, kann der Eigner nach einiger Zeit einen neuen Antrag bei einer anderen Untersuchungskommission einreichen, wenn die Untersuchung noch nicht ganz abgeschlossen ist und folglich noch kein endgültiges Schiffsattest erteilt wurde? Was passiert, wenn in der Zwischenzeit der Eigner gewechselt hat und der neue Eigner das ursprüngliche Attest verlangt?

Um gegen ein „Shopping“ vorzugehen und um zu vermeiden, dass der Eigner seinen Antrag auf Untersuchung mehreren Untersuchungskommissionen nacheinander vorlegt, wird vorgeschlagen, eine Untersuchung abzulehnen, wenn es bereits eine laufende Untersuchung bei einer anderen Untersuchungskommission gibt.

Auch für den Fall, dass das Fahrzeug zwischenzeitlich einen anderen Eigner hat, muss die laufende Untersuchung von der Untersuchungskommission weiter behandelt werden, bei der ein Antrag ursprünglich gestellt wurde. Dabei werden die Kosten vom ursprünglichen Antragsteller der Untersuchung zurückgefordert.

Wenn sich allerdings zwei Untersuchungskommissionen miteinander absprechen, kann die Erteilung oder die Verlängerung des Attestes übertragen werden. Für die Gewährleistung der Übermittlung der Prüfsachen ist die Kommunikation zwischen den beiden beteiligten Untersuchungskommissionen unerlässlich.

Der Nachweis für eine laufende Untersuchung durch eine Untersuchungskommission kann auf zweierlei Weise erbracht werden:

- durch einen Vermerk / Stempel im Attest oder
- durch vorläufige Entziehung des Attests, für das ersatzweise ein vorläufiges Attest erteilt wird.

Wünschenswert ist eine Ergänzung der Europäischen Schiffsdatenbank (EHDB), um die Möglichkeit zu schaffen, dass angegeben werden kann, ob aktuell von einer Untersuchungskommission ein Attest erteilt oder verlängert wird.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Die Arbeitsgruppe stimmt der obigen Auslegung nicht zu. Es gibt noch immer unterschiedliche Auffassungen, auf welche Weise die Praktiken der Untersuchungskommissionen vereinheitlicht werden können oder wie die Schiffsdatenbank (EHDB) für diesen Zweck zu nutzen ist. Die deutsche Delegation wird beauftragt, ein Arbeitsdokument für eine ESI Anweisung zu erstellen.

**

AT2 – Vermerke und Änderungen im Unionszeugnis für Binnenschiffe – Richtlinie (EU) 2016/1629, Anhang V, 2.07

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Artikel 2.07 der Richtlinie sieht vor, dass jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts der zuständigen Behörde mitzuteilen und dabei das Unionszeugnis für Binnenschiffe zur Eintragung der Änderung vorzulegen ist.

Ist es zulässig, das Unionszeugnis aufgrund der Änderung der Registrierung zu entziehen?

Änderungen der Registrierung können von jeder zuständigen Behörde in das Unionszeugnis eingetragen werden. Wenn die Behörde, die den Eintrag in das Zeugnis vornimmt, nicht die ausstellende Behörde ist, hat sie die ausstellende Behörde über die Änderung zu informieren. Eine Änderung der Registrierung ist jedoch kein Grund für eine Entziehung des Unionszeugnisses.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq).

**

BE5, CH3, DE8 – Ausstellung des Binnenschiffszeugnisses – ES-TRIN, ESI-I-1

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Wie muss das Binnenschiffszeugnis bei einer Verlängerung ausgefüllt werden?

Die Eintragungen über die Untersuchung und andere Angaben (außer Fahrtbereich) in den Rubriken 10 und 11 dürfen nur bei der erstmaligen Erteilung eines Binnenschiffszeugnisses eingetragen werden.

Die Daten in den Rubriken 10 und 11 auf Seite 2 können nur geändert werden, wenn das vollständige Zeugnis ausgetauscht wird. Hierzu muss in Rubrik 9 angegeben werden, welches Zeugnis ausgetauscht wird.

Wenn ein Fahrzeug beispielsweise vom Zeugnis auf das Attest überwechselt, muss das gesamte Attest ausgetauscht werden.

Die Historie, die durch die Eintragungen in Rubrik 49 dokumentiert wird, ist für die Untersuchung und Verlängerung des Binnenschiffszeugnisses besonders wichtig. Danach richtet sich die Anwendung des ES-TRIN, insbesondere die Anwendung von Übergangsbestimmungen. Ein Verlust der Informationen kann zu falschem Verwaltungshandeln führen (z.B. Anwendung einer Übergangsbestimmung, die nach Umbau nicht mehr anwendbar ist).

Weitere Anmerkungen:

- Grund für die in den Niederlanden aufgetretenen Schwierigkeiten sind EDV-Probleme; es gilt, eine Lösung zu finden, um die Einhaltung von Anweisung ESI-I-1 zu gewährleisten.
- Im Zuge der derzeit im CESNI laufenden Arbeiten an einem neuen Muster des Binnenschiffszeugnisses werden voraussichtlich einige der Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Verlängerung ausgeräumt.
- Aufgrund der ausschließlichen nationalen Zuständigkeit ist dem Ausfüllen der Verkehrsfreigabe in den Zonen 1 bzw. 2 auf Seite 2 besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq).
- Bitte an die niederländische Delegation, über die Korrekturen an der Software zu informieren.

**

CH4 – Eintragungen im Binnenschiffszeugnis – RheinSchUO, Richtlinie (EU) 2016/1629

Folgende Analyse wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Dürfen die Klassifikationsgesellschaften Eintragungen direkt im Schiffsattest/Unionszeugnis vornehmen und Seiten austauschen, ohne Miteinbezug der zuständigen SUK'en?

Die Mitgliedstaaten sind jeweils dafür zuständig, geeignete Maßnahmen zur Umsetzung der Vorschriften zu treffen.

Wenn Klassifikationsgesellschaften im Namen der Untersuchungskommission tätig werden, gelten für sie die gleichen Vorschriften für das Ausfüllen der Binnenschiffszeugnisse und die gleichen Pflichten bezüglich der Information der anderen Untersuchungskommissionen (z.B. RheinSchUO § 2.09 Nr. 4). Das nationale Recht kann den Klassifikationsgesellschaften explizit die Kompetenz erteilen, im Namen der Untersuchungskommission tätig zu werden und Schiffsatteste/Binnenschiffszeugnisse auszustellen. Fehlt es an einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage, sind nur die Untersuchungskommissionen befugt, die Schiffsatteste/Binnenschiffszeugnisse auszufüllen.

Weitere Anmerkungen:

- Auf der Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe im Jahr 2014 waren die Durchführung der Schiffsuntersuchung und die Erteilung der Binnenschiffszeugnisse in den Niederlanden Gegenstand einer Präsentation (siehe JWG (14)m 59, Punkt 8.1).

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Kenntnisnahme von der Analyse

**

NL8 – Erteilung von Gemeinschaftszeugnissen für Binnenschiffe – Richtlinie (EU) 2016/1629 Artikel 29

Folgende Auslegung wird auf der gemeinsamen Tagung angenommen:

Nach Artikel 29 der Richtlinie 2016/1629 gewährte Abweichungen müssen in das Zeugnis eingetragen werden. Wie ist mit Zeugnissen zu verfahren, die diese Angabe nicht enthalten?

Sind die Angaben im Zeugnis nicht ausdrücklich enthalten, können die betreffenden Abweichungen für das Schiff nicht in Anspruch genommen werden.

Wenn bei einer Kontrolle der Einhaltung (nach Artikel 22 der Richtlinie) Mängel festgestellt werden, kommt das entsprechende Verfahren zur Anwendung. Dieses beinhaltet gegebenenfalls eine Untersagung der Weiterfahrt, die Inkennzeichnung der Untersuchungskommission, die das Zeugnis erteilt hat, und eine Entziehung des Zeugnisses durch die erteilende Untersuchungskommission (Artikel 15 der Richtlinie).

Weitere Anmerkungen:

Unter Nummer 52 des Zeugnisses findet sich eine ausführliche Auflistung der Ausnahmen nach Artikel 29. Im Interesse der Transparenz wird von mehreren Sachverständigen empfohlen, diese Seite in der Landessprache und auf Englisch bereitzustellen. Anweisung ESI-I-1 könnte entsprechend geändert werden.

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT für das weitere Vorgehen:

- Aufnahme eines entsprechenden Eintrags in die Datenbank (ES-TRIN-faq).
- Prüfung, inwiefern eine Änderung von Anweisung ESI-I-1 zweckmäßig ist, so dass eine Übersetzung der Aufstellung der Ausnahmen in Nummer 52 des Zeugnisses verlangt wird, bzw. dem bei einer Überarbeitung des Musters des Binnenschiffszeugnisses Rechnung getragen wird.

**

Von den Arbeitsgruppen angeregte zusätzliche Fragen

Anlage 3, Seite 46 bis 49

Aus Zeitgründen war es im Rahmen der gemeinsamen Tagung nicht möglich, die von den Arbeitsgruppen vorgeschlagenen zusätzlichen Fragen zu erörtern. Die Fragen haben folgende Themen zum Gegenstand:

- Alarmanlagen in Pumpenräumen,
- Anerkennung der Sachverständigen für Druckbehälter,
- Ausweitung der Gültigkeit der Unionszeugnisse (Artikel 11 der Richtlinie) für Drucktanks,
- Definition von "wesentliche Instandsetzung" (Artikel 14 der Richtlinie).

Entscheidung der Arbeitsgruppe CESNI/PT über das weitere Vorgehen:

- Bitte an das Sekretariat, ein Arbeitsdokument mit den betreffenden Fragen und dazugehörigen Antwortvorschlägen vorzubereiten.
- Prüfung dieser Fragen auf den kommenden Sitzungen der Arbeitsgruppe CESNI/PT und gegebenenfalls Entscheidung über eine einheitliche Auslegung.

**

4. Schlussfolgerungen

Fast 80 Sachverständige aus 12 Mitgliedstaaten des CESNI sowie von Klassifikationsgesellschaften und Flusskommissionen beantworteten eine Vielzahl von Fragen zur praktischen Anwendung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe und führten in mehreren Diskussionsrunden einen intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch.

Am Ende der dreitägigen Tagung waren die 50 vorgängig eingereichten Fragen der Sachverständigen zur Anwendung des ES-TRIN weitgehend geklärt. Die sachkundigen Diskussionen der Anwendung der technischen Vorschriften generierten zudem zahlreiche Vorschläge für abgestimmte Auslegungen.

Darüber hinaus bot die Tagung Gelegenheit, die Experten aus der Praxis über die Arbeitsweise des CESNI, die Entwicklung der internationalen Regelwerke und das Inkrafttreten des ES-TRIN 2017/1 im Oktober 2018 zu informieren. Zwar hat der CESNI eine Konvergenz der rechtlichen Rahmenbedingungen in Europa erzielt, doch ist nun die ordnungsgemäße Umsetzung des ES-TRIN notwendig, um ein hohes Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten, die Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen und gleiche Ausgangsbedingungen in der Binnenschifffahrt sicherzustellen. Besonders hervorgehoben wurde die Rolle der Sachverständigen der Untersuchungskommissionen bei dieser Umsetzung sowie bei der Förderung von Innovationen.

Vorbehaltlich der Prüfung durch die Arbeitsgruppe CESNI/PT finden die Ergebnisse der gemeinsamen Tagung ihren Niederschlag in Einträgen in die Datenbank zur Anwendung der technischen Vorschriften "ES-TRIN-faq" und speisen auch die künftigen Arbeiten des CESNI, insbesondere künftige Änderungen des ES-TRIN.

Die TEILNEHMER bedanken sich bei der österreichischen Delegation für die perfekte Ausrichtung der Tagung und beim Sekretariat für die hervorragende Organisation. Sie bringen zudem den Wunsch zum Ausdruck, dass solche gemeinsamen Tagungen öfter stattfinden (wenn möglich vor 2021).

Annexes are located on website under	CESNI/PT 2018 EN	- cesnipt18_41en_m_1, cesnipt18_41en_m_2, cesnipt18_41en_m_3, etc.
Les annexes sont enregistrées sur le site sous	CESNI/PT 2018 FR	- cesnipt18_41fr_m_2
Die Anlagen stehen auf der Website unter	CESNI/PT 2018 DE	- cesnipt18_41de_m_2
De bijlagen staan op de website onder	CESNI/PT 2018 NL	- cesnipt18_41nl_m_2