



**GOEDGEKEURD VERSLAG
van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van deskundigen
van 24 tot en met 26 april 2018
te Wenen**

Aanwezigen: Zie bijlage 1

Voorzitterschap: de heer BÜHLER, Zwitserse delegatie

Werkdocumenten:

- programma (bijlage 2)
- overzicht van de vragen (CESNI/PT (18) 11 rev. 1)
- Schema voor de weergave van de resultaten (bijlage 3)
- Verschillende presentaties (bijlagen 4 tot en met 9)

1. Welkomstspeeches (dinsdag 24 april)

De VOORZITTER, alsmede de vertegenwoordigers van de Oostenrijkse regering, de diensten van de Europese Commissie en het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heten de deelnemers van harte welkom.

Mw. WOLSKA en de heren GEORGES, MARGIC en ZELJKO gaan bij wijze van inleiding in op een aantal aspecten van de desbetreffende kaderregelgeving voor de technische voorschriften voor binnenvaartschepen in Europa (respectievelijk Europese Unie, Rijn, Donau en Sava) en leggen daarbij de nadruk op een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van deze voorschriften (presentaties, zie **bijlagen 4, 5 en 6**).

2. Presentaties over de ES-TRIN 2017/1, de gegevensbank met interpretaties, de koppelbare pontons en de instrumenten voor het uitvoeren van berekeningen (woensdag 25 april)

Dhr. BOYER gaat in op de nieuwe eisen die in de ES-TRIN 2017/1 zijn opgenomen en over de gegevensbank met interpretaties (ES-TRIN-faq) (zie **bijlage 7**). Hij onderstreept dat de ES-TRIN regelmatig geactualiseerd wordt (om de twee jaar) en dat de volgende versie (2019/1) gepubliceerd zal worden in 2018, zodat deze in januari 2020 van kracht kan worden.

Dhr. JUMELET beschrijft de in Nederland gevolgde aanpak voor de certificering van koppelbare pontons (zie **bijlage 8**). Hij doet eveneens een aantal praktische voorstellen (zie tien punten in CESNI/PT (18) 11 rev. 1, NL1). Hij is van mening dat het goed zou zijn om de aanpak voor de certificering vast te leggen door middel van een instructie (ESI).

In de daarop volgende gedachtewisseling met de deskundigen worden de volgende probleempunten aangestipt:

- Er zijn in Europa zeer veel modulaire of koppelbare pontons (meer dan 10.000). Een certificering van elk afzonderlijke ponton voor elke bouwplaats (die vaak slechts van korte duur is) zou leiden tot bovenmatige administratieve kosten. Vaak is het ook niet eenvoudig de exploitant te identificeren (verhuur van pontons).
- Een ander probleem hangt samen met de identificatie van elke module en de assemblage, alsmede om van te voren vast te stellen welke configuratie wordt toegelaten.
- Wellicht kan een vergelijkbare aanpak als bij de duwbakken in overweging genomen worden. Elke module heeft een certificaat dat voorzien is van een geldigheidsdatum.
- Voor drijvende werktuigen zijn in hoofdstuk 22 van de ES-TRIN al vereisten vastgelegd. Wat de procedure betreft voor de afgifte van certificaten mag een ESI-instructie bovendien niet afwijken van de voorschriften in de regelgeving (ROSR of richtlijn).

De VOORZITTER bedankt de Nederlandse delegatie voor deze bijdrage en verzoekt om voor het werkprogramma voor CESNI voor de periode 2019-2021 een voorstel in te dienen.

Dhr. BILIĆ PRCIĆ houdt een presentatie over het instrument dat door de Kroatische deskundigen ontwikkeld werd om de berekeningen voor het onderzoek van de schepen met het oog op de afgifte van een certificaat te vergemakkelijken (zie **bijlage 9**). Voor de stevigheid van de romp wordt in dit softwareprogramma rekening gehouden met de minimale waarden van artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b van de ES-TRIN, maar dit is niet de enige mogelijkheid om aan de vereisten te voldoen (bijvoorbeeld een verklaring van een erkend classificatiebureau vormt een andere oplossing).

Dhr. ARNTZ wijst erop dat in Nederland gebruik wordt gemaakt van een vergelijkbaar instrument. Dhr. STANGL-BRACHNIK is van mening dat dit ook pedagogisch gezien een waardevol instrument is omdat duidelijk wordt welke wiskundige formules worden gebruikt. Hij stelt voor dat een centrale overheid overgaat tot certificering.

De VOORZITTER bedankt de Kroatische delegatie voor deze bijdrage waardoor de samenwerking kan worden bevorderd. Hij stelt voor dit instrument aan de andere delegaties ter beschikking te stellen. Deze instrumenten kunnen in het licht van de ervaringen van andere delegaties worden aangevuld.

3. Behandeling van de vraagstukken in kleine groepen en report-back (donderdag 26 april)

Bij de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van deskundigen gaat het om de behandeling van vraagstukken die van te voren door de deskundigen werden ingediend. De vragen betreffen de toepassing in de praktijk van de technische voorschriften (zie CESNI/PT (18) 11 rev. 1). Als werkwijze wordt afgewisseld tussen een bespreking in de voltallige vergadering en een individuele behandeling van de verschillende vraagstukken in kleine werkgroepen (vijf werkgroepen in totaal, zonder vertolking). Elke kleine werkgroep behandelt een tiental vragen van document CESNI/PT (18) 11 rev. 1, samen met vragen die spontaan opkomen. De resultaten van de bespreking worden op de laatste dag in de voltallige vergadering door alle werkgroepen voorgesteld, op grond van een samenvatting die gedurende de drie dagen van het werk in de kleine werkgroepen werd opgesteld (zie **bijlage 3**).

De vragen worden hier behandeld in de volgorde van de dienovereenkomstige voorschriften in de ES-TRIN en niet in de alfabetische volgorde die opgenomen is in bijlage 2 van document CESNI/PT (18) 11 rev. 1.

Tijdens de ad hoc-vergadering op 26 juni 2018 heeft de werkgroep CESNI/PT het ontwerpverslag van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen besproken. Voor zover niet anders vermeld, werden de in Wenen besproken interpretaties en analyses door de werkgroep CESNI/PT overgenomen. Verder heeft de werkgroep CESNI/PT de volgende stappen vastgelegd (bijvoorbeeld toevoegingen aan de databank ES-TRIN-faq).

HR1/HR2 - Reikwijdte van de controle van de scheepsromp tijdens periodieke onderzoeken en ultrasone diktemetingen – *ES-TRIN, 3.02, eerste lid, onderdeel b en ESI-I-2*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

ES-TRIN schrijft voor dat de dikte van de huidbeplating gemeten wordt (bodem-, zij- of kimbeplating) bij de periodieke onderzoeken (artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b. Welke andere aspecten moeten tijdens het onderzoek van de romp worden gecontroleerd?

Tijdens het onderzoek van de romp moeten de volgende aspecten worden gecontroleerd:

- de romp in het algemeen (binnen- en buitenkant, alle dragende elementen);
- de schroefas, speling van het aslager, speling van het roerkoninglager, buitenboordafsluiters;
- andere aspecten die de inspecteur nodig acht.

Voor de Commissies van deskundigen zou het goed zijn te beschikken over een geharmoniseerde aanpak en een formulier voor de rapportage van de bovengenoemde aspecten.

Bovendien moeten de ondernemingen die verantwoordelijk zijn voor de ultrasone diktemeting (UTM) van de platen deskundigen zijn zoals bedoeld in de instructie ESI-I-2. Zij moeten beschikken over vakkennis op het gebied van binnenvaartschepen.

Aanvullende opmerkingen:

De heren BIERINGER, WERNICKE en ARNTZ zijn van mening dat beperkingen ten aanzien van het gebruik van het schip (met name voor de belading) die voortvloeien uit de algemene eis die gesteld wordt aan de stevigheid en stabiliteit van het schip (artikel 3.02, eerste en derde lid) gedocumenteerd moeten worden. De heer BROERE dringt erop aan, de gevolgen te onderzoeken indien er sprake zou zijn van een gedeelde aansprakelijkheid tussen exploitant en deskundige.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). De Kroatische delegatie krijgt tot taak om daarvoor een herzien voorstel op te stellen.
- verzoek aan de Kroatische delegatie om een voorstel te doen voor het werkprogramma 2019-2021 (zie CESNI/PT (18) 52 – Mdlng. HR).
- onderzoeken of het zinvol is de beperkingen voor het gebruik van het schip (stevigheid en stabiliteit) in het kader van een herziening van het model van het certificaat mee te nemen.

**

HR9 - Inspectie op het droge – *Richtlijn (EU) 2016/1629, Bijlage V, 2.03, tweed lid, ROSR artikel 2.03, tweede lid en ES-TRIN, 3.02, eerste lid, onderdeel b*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Hoe gaan de Commissies van deskundigen te werk tijdens een inspectie van het schip op het droge in het kader van de periodieke onderzoeken? Is het mogelijk om af te zien van een onderzoek op het droge?

- Het onderzoek op het droge is voorgeschreven voor het eerste onderzoek van het schip door de Commissie van deskundigen, met enkele uitzonderingen (bijvoorbeeld een certificaat van een classificatiebureau). Bij een periodiek onderzoek of specifiek onderzoek, kan de Commissie van deskundigen een onderzoek op het droge eisen.
- Aangeraden wordt dit onderzoek op het droge regelmatig te verrichten. Het onderzoek dient zich dan niet te beperken tot een meting van de dikte van de romp, maar er moet onder andere ook gekeken worden of er eventueel schade is en wat de algemene staat is van de openingen voor koelwater, roer, schroef en van de lasnaden.
- Indien aangetoond kan worden dat er het jaar voorafgaand aan het periodieke onderzoek een onderzoek op het droge heeft plaatsgevonden, kan aanvaard worden als een onderzoek op het droge tijdens het periodiek onderzoek als zodanig.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De werkgroep lukt het momenteel niet om het eens te worden over een toevoeging aan de databank (ES-TRIN-faq). Deze kwesties moeten samen met de voorstellen van de Kroatische delegatie voor het werkprogramma worden behandeld. Verder moet er meer in het algemeen gekeken worden naar de termijn van een jaar.

Aanvullende opmerkingen:

Deze interpretatie vereist eveneens een onderzoek van de gevolgen hiervan voor de geldigheidsduur van het binnenvaartschipcertificaat.

**

DE7 – Noodzakelijke inrichtingen voor de veiligheid van het schip – *ES-TRIN, 3.03, tweede lid, 10.02, eerste lid*

Dhr. BLECHER brengt verslag uit over de analyse van de kleine werkgroep IV. Het in document CESNI/PT (18) 11 rev. 1 voorgestelde antwoord vindt men correct. De noodvoeding voor het stuurhuis moet aan de lijst met voorbeelden worden toegevoegd. Overeenkomstig artikel 3.03, tweede lid, van ES-TRIN, maken “ankerinrichtingen” en “stuurmachines” geen deel uit van de uitrustingen die van essentieel belang zijn voor de veiligheid van het schip of de bedrijfsvoering van het schip. Een wijziging van ES-TRIN acht men opportuun.

De heren PAULI en WERNICKE berichten over de gedachtewisseling hierover in een andere kleine groep, die niet tot deze conclusie gekomen is. Zij dringen erop aan bij de bedrijfsvoering van het schip drie verschillende niveaus van elkaar te onderscheiden:

- bedrijfsvoering zonder beperkingen: alle uitrustingen aan boord functioneren naar behoren, met inbegrip van aanvullende voorzieningen zoals stroomvoorziening in de verblijven of de airconditioning.
- veilige bedrijfsvoering (of veilige vaart): alle voorzieningen aan boord die op grond van de regelgeving vereist zijn functioneren en er wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot de manoeuvreerbaarheid en de snelheid (13 km/h).
- bedrijfsvoering in een noodsituatie: alle uitrustingen die nodig zijn om een veilige ligplaats te bereiken en de mogelijkheid van een voortbeweging op eigen kracht functioneren (6,5 km/h).

Dhr. BIRKLHUBER wijst erop dat er een lijst is van de elektrische installaties op passagiersschepen die door een noodstroombron gevoed moeten kunnen worden (artikel 19.10, vierde lid).

De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd om voor de volgende vraag een gemeenschappelijke interpretatie te vinden:

Welke uitrustingen zijn vereist om te voldoen aan de criteria die voortvloeien uit de volgende uitdrukkingen: “veilige vaart” en “noodzakelijke inrichtingen voor de veiligheid van het schip en van de bedrijfsvoering”?

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- de Franse en Duitse delegatie wordt verzocht een document op te stellen waarin de overeengekomen begripsbepalingen voor de drie bedrijfsvoeringniveaus in het licht van de vragen DE7 en FR3 nader worden toegelicht.

**

FR3 – Inrichtingen voor het vlak van het aanvaringsschot of achter het achterpiekschot – *ES-TRIN*, 3.03, tweede lid

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Welke inrichtingen worden bedoeld in artikel 3.03, tweede lid? Welke inrichtingen worden toegelaten?

Bedieningsapparatuur van veiligheidsinrichtingen zoals:

- snelle afsluiters,
- stroomvoorziening voor de ventilatoren,
- vast ingebouwde brandblusinstallaties,

mogen zich niet vóór het vlak van het aanvaringsschot bevinden.

Dat geldt echter niet voor de volgende inrichtingen:

- het boegroer, maar niet de boegschroefinstallatie,
- de ankerlier,
- de bolders (mogelijk ook gebruikt voor een noodsleep),
- de navigatielichten - verlichting van de manoeuvreerzone,
- de intercom,
- radar-antenne.

Aanvullende opmerkingen:

De kwestie van de radar-antennes is al behandeld in de gegevensbank met interpretaties. Analoog hieraan zou het zinvol zijn om ook meer duidelijkheid te scheppen over de toepassing van de regel op inrichtingen die vrijwillig worden geïnstalleerd (d.w.z. waarvan de installatie niet is voorgeschreven).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De Franse delegatie wordt verzocht de volgende taak voor te stellen voor het werkprogramma 2019-2021: wijziging van de ES-TRIN door de toevoeging van een lijst met inrichtingen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid of bedrijfsvoering van het schip.

**

NL5 – De signalerings- en controle-instrumenten – *ES-TRIN*, 7.03, achtste lid

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- Artikel 7.03 schrijft geen controle-instrumenten voor, maar formuleert uitsluitend de vereisten indien dergelijke voorzieningen geïnstalleerd zijn.
- De verplichting om dergelijke controle-instrumenten te installeren vloeit voort uit andere bepalingen, zoals die in artikel 7.04 en 7.05 (voorstuwingsmotoren, stuurinrichtingen, navigatielantaarns).
- De algemene vereisten voor de voeding en stroomvoorziening zijn vastgelegd in artikel 10.02.
- De door de Nederlandse delegatie voorgestelde lijst van voorzieningen moet onderzocht worden in het licht van artikel 10.02 van de ES-TRIN.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De Nederlandse delegatie zegt toe de werkgroep een herzien voorstel ter behandeling voor te leggen.

**

NL2 – Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur in de binnenvaart – *ES-TRIN, 7.06, derde lid, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, eerste en zevende lid*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Moet in het licht van het verschil in de begrippen die gebruikt worden in de ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, eerste en zevende lid, een onderscheid worden gemaakt tussen de verantwoordelijkheden die samenhangen met de installatie/reparatie/vervanging aan de ene kant en de controle op de juiste werking anderzijds?

- Het is niet nodig om een onderscheid te maken in de verantwoordelijkheden die hiermee samenhangen.
- Het erkende inbouwbedrijf dat de installatie heeft ingebouwd (radarinstallatie, bochtwijzer, AIS-apparaat) kan ook controleren of de installatie correct is ingebouwd en naar behoren functioneert.
- De instructie ESI-I-2 geeft een algemeen overzicht van de verschillende vereisten die gelden voor de controles die verricht worden door deskundigen en erkend deskundigen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Correctie van de terminologie in de ES-TRIN om ervoor te zorgen dat de begrippen in de vier talen in bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, in het eerste en zevende lid met elkaar overeenstemmen. Het secretariaat zal een werkdocument ter besluitvorming voor de werkgroep voorbereiden.
- De werkgroep RIS of andere bevoegde organen hierover informeren. Ook dit zal door het secretariaat worden verzorgd.

**

DE3 – In hoogte verstelbare stuurhuizen – *ES-TRIN, 7.12, derde lid, tweede zin*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Hoe moeten de nooduitgangen vanuit het stuurhuis en de vluchtweg naar het dek voorzien worden?

- In de ES-TRIN 2017/1 zijn nieuwe eisen ingevoerd voor in hoogte verstelbare stuurhuizen. Alleen de schepen die voor 1985 gebouwd zijn en buiten de Rijn in bedrijf zijn, komen in aanmerking voor de overgangsbepalingen. Voor de andere schepen wordt geëist dat men het stuurhuis in elke stand veilig moet kunnen bereiken of verlaten.
- Of dit mogelijk is, moet van geval tot geval door de Commissie van deskundigen worden geëvalueerd. Stuurhuizen zijn immers geen gestandaardiseerde uitrustingen.
- Een luik in het dak is niet voldoende. Het moet mogelijk zijn om op een veilige manier het dek te bereiken.

Aanvullende opmerkingen

- Overeenkomstig artikel 7.12, lid 12, van de ES-TRIN moet aan de hand van berekeningen worden aangetoond dat de sterkte en stabiliteit toereikend zijn. De werkgroep CESNI/PT zou kunnen preciseren wat de criteria zijn voor een toereikende sterkte en stabiliteit.
- De internationale en nationale politiereglementen moeten gewijzigd worden (artikel 1.10) om rekening te houden met een af te geven verklaring over de controle op in hoogte verstelbare stuurhuizen¹.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). De Duitse delegatie zegt toe een herzien voorstel in te dienen.

**

¹ Opmerking van het secretariaat: Met deze werkzaamheden is een begin gemaakt voor het Rijnvaartpolitiereglement (RPR). Zie RP (18) 6 = RP/G (18) 8 = RV/G (18) 3.

AT1 – Brandstoftanks, -pijpleidingen en toebehoren – *ES-TRIN, 8.05, negende lid*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Voldoen deze niveau-indicatoren die gebaseerd zijn op een drukmeting aan de eisen van artikel 8.05, negende lid, of moet er altijd een peilglas aanwezig zijn?

Elke brandstoftank moet voorzien zijn van een geschikte peilinrichting die het mogelijk maakt de hoogste vulstand op betrouwbare wijze af te lezen. Welke technische oplossing voor de meting wordt gekozen, is onbelangrijk.

Hetzelfde antwoord is van toepassing op de tanks als bedoeld in artikel 8.06, zevende lid, en 8.07, zevende lid.

**

BE7 – Lensinrichting – *ES-TRIN, 8.08*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

Bij droge ladingschepen die gevaarlijke goederen vervoeren overeenkomstig het ADN en die een lensinrichting hebben in het laadruim met een systeem dat automatisch in werking treedt, zouden bij een lek van gevaarlijke goederen milieugevaarlijke producten in het water terecht kunnen komen.

De schipper is er verantwoordelijk voor dat er geen gevaarlijke stoffen in het milieu terechtkomen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Voorgesteld wordt om deze vraag voor te leggen aan het Veiligheidscomité van het ADN en de bevoegde CDNI-organen waar men kan beoordelen of het nodig is de eisen aan te vullen.

**

CH2 – Ballastpompen voor het laadruim – *ES-TRIN, 8.08*

De heren BRAUN en BIERINGER leggen uit wat de risico's zijn voor de stabiliteit die gepaard gaan met het gebruik van zeer krachtige pompen met een hoog debiet (effect van vrije vloeistofoppervlakken). Dit is met name het geval als deze krachtige pompen worden ingezet om een laadruim voor droge goederen te vullen (die niet bedoeld zijn voor vloeistoffen) en niet voor de ballasttanks.

Dhr. BLESSINGER legt er de nadruk op dat een reis goed moet worden voorbereid, met inbegrip van het ballast nemen en anticiperen op de lading van de terugreis, waarbij rekening moet worden gehouden met de kunstwerken die dan gepasseerd moeten worden.²

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- Het gebruik van ballastpompen met een hoog debiet kan risico's inhouden voor de stabiliteit van het schip.
- Als dit soort pompen geïnstalleerd worden, moet er in de stabiliteitsberekeningen van het schip rekening mee worden gehouden.

**

² Opmerking van het secretariaat: De CCR heeft in mei 2017 een handboek gepubliceerd over de stabiliteit bij het vervoer van containers in de binnenvaart. Zie: <https://www.ccr-zkr.org/13021000-fr.html>

HR3 – Reikwijdte van de controle van de ankeruitrusting tijdens periodieke onderzoeken – ES-TRIN, 13.01 en ESI-II-9

Dhr. VAN HEES brengt verslag uit over de analyse in de kleine werkgroep I. Als het ankergewicht minder is dan de berekende waarde, moet het anker vervangen worden. Voor de vaststelling van de maximale afname die toelaatbaar is voor de gemiddelde doorsnede van de ketting, kan worden uitgegaan van een waarde van 12%. De Duitse deskundigen hebben echter een studievoorbehoud hierbij aangetekend omdat zij de inhoud van de nationale DIN-norm nog willen raadplegen³.

Dhr. BIERINGER wijst erop dat er risico's gepaard gaan met een vermindering van de gemiddelde diameter als de ketting qua sterkte alleen gedimensioneerd is op de breuklast (zonder veiligheidsmarge). Hij stelt voor om de classificatiebureaus te raadplegen over hoe zij in de praktijk omgaan met deze problematiek. De heer BROERE is het er niet eens een grotere veiligheidsmarge te voorzien. Hij legt uit dat elke ketting aan een belastingstest onderworpen wordt die overeenkomt met de breuksterkte die voorzien is voor de beoogde lasten bij gebruik. Dhr. STANGL-BRACHNIK is van mening dat er een onderscheid gemaakt moet worden tussen de breuklast en de belasting in de praktijk.

De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd om een gemeenschappelijke interpretatie te vinden voor de volgende vraag:

Hoeveel mag de gemiddelde diameter van de ankerketting maximaal afgenomen zijn? 12%? Wat is de maximaal toelaatbare afname van het ankergewicht? 10%?

Aanvullende opmerkingen:

De aanwezigen achten het wenselijk dat er een gedachtewisseling komt over de manier waarop de Commissies van deskundigen te werk gaan ten aanzien van het wegen van het anker en de meting van de dikte van de ketting.

Voorstel voor de follow-up door de werkgroep CESNI/PT:

- Voortzetting van de analyse van het probleem in de werkgroep CESNI/PT om tot een gemeenschappelijke interpretatie te komen. Kroatië zegt toe om daarvoor een werkdocument voor te bereiden.

**

GERC2 – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten – ES-TRIN, 13.04, vijfde lid

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Artikel 13.04, vijfde lid, luidt als volgt: "Installaties die een kleinere hoeveelheid water sproeien, moeten beschikken over een typegoedkeuring op grond van de IMO-Resolutie A.800 (19) of een andere door één van de lidstaten erkende norm." Op welke onderdelen heeft de typegoedkeuring betrekking? Hoe moet bepaald worden of de installatie overeenkomt met de eisen van Resolutie A.800 (19) van de IMO?

- De typegoedkeuring heeft alleen betrekking op de sproeikoppen (nozzles) en of aan de eisen wordt voldaan, wordt bepaald door middel van tests met verschillende types brand.
- De vaststelling of een vast ingebouwde brandblusinstallatie aan de eisen voldoet, verloopt in drie fasen: een typegoedkeuring van de sproeikoppen (nozzles), een goedkeuring vooraf van de dimensionering van de installatie en de controle van de installatie aan boord.
- Het zou goed zijn de ES-TRIN te wijzigen om de eisen nauwkeuriger vast te leggen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Voorbereiding van een wijziging ter verduidelijking van artikel 13.04, vijfde lid, van de ES-TRIN (met behoud van de verwijzing naar het IMO-besluit A.800 (19) of een andere door één van de lidstaten erkende norm). GERC zegt toe een dienovereenkomstig werkdocument op te stellen.

**

³ Opmerking van het secretariaat: Het secretariaat heeft na de bijeenkomst dit punt met de Duitse delegatie besproken, waarbij het volgende werd verduidelijkt: Het gaat hier om Deel 5 van de Duitse norm DIN 685. Het criterium is in dit geval dat de ankerketting moet worden vervangen wanneer één van de schakels van de ketting een diameter van 0,9 d bereikt (waarbij d de oorspronkelijke diameter is van het staal van de schakel van de ketting).

CH1 – Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten – ES-TRIN, 13.06

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

- Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten zijn vandaag de dag alleen toegestaan op basis van een aanbeveling (ROSR 2.19 of EU-richtlijn).
- Het zou echter wenselijk zijn om deze installaties voor de volgende situaties toe te laten:
 - uitrustingen aan dek (geïsoleerde motoren, kranen, ...),
 - elektriciteitsruimten, verdeelpanelen of batterijen,
 - verfkasten,
 - apparatuur op drijvende werktuigen,
 - vergelijkbare afgesloten ruimten (kasten, kisten, ...).
- Er moet een lijst opgesteld worden van de desbetreffende objecten.
- De minimumeisen van artikel 13.05 zouden eveneens voor deze installaties kunnen gelden, zij het met aanpassingen voor branden in elektriciteitsvoorzieningen.
- Dit onderwerp zou toegevoegd kunnen worden aan het werkprogramma van CESNI.

Aanvullende opmerkingen:

Dhr. WERNICKE wijst erop dat in de ontwerp tekst voor de ES-TRIN 2019/1 vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten voorzien zijn in het kader van een overgangsbepaling voor artikel 19.07. Dit geeft al bepaalde aanwijzingen over de bedoelde "objecten".

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Een delegatie verzoeken een voorstel te doen voor het werkprogramma 2019-2021 (zie CESNI/PT (18) 39 – Mdlng. CH).

**

HR6 – Bijboot overeenkomstig de Europese norm EN 1914 : 2016 – ES-TRIN, 13.07, tweede lid en hoofdstuk 22

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Gezien de beperkte ruimte aan boord rijst de vraag of voor drijvende werktuigen de "werkboten" gezien kunnen worden als "bijboten" ten aanzien van de eisen voor de tewaterlating van bijboten? Onder werkboot wordt een kleine boot verstaan die normaliter gebruikt wordt om van de oever naar een drijvend werktuig te komen.

- Artikel 1.01, lid 1.26, van de ES-TRIN bevat een definitie: "1.26 "bijboot": een boot om gebruikt te worden voor vervoer, redding, berging en werkzaamheden".
- Voor drijvende werktuigen kan in het kader van de uitvoering van werkzaamheden, de "werkboot" beschouwd worden als een "bijboot", op voorwaarde dat de "werkboten" voldoen aan de eisen voor "bijboten".
- Een bijboot hoeft niet perse op het dek geplaatst te zijn, maar kan ook gesleept worden.
- Het zou goed zijn om de Engelse versie van artikel 13.07, eerste lid, van de ES-TRIN aan te passen om deze in overeenstemming te brengen met de andere talenversies ("shall carry" moet worden vervangen door "shall be equipped with").

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq).
- Zorgen voor een correctie in de Engelse versie in de volgende versie van de ES-TRIN, namelijk 2019/1.

**

NL4 – Klimvoorzieningen – ES-TRIN, 14.07

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Kunnen we uit artikel 14.07 afleiden dat er altijd twee relingen moeten zijn?

- Overeenkomstig de Europese norm EN 13056, moeten er alleen twee relingen worden voorzien als de trap meer dan drie treden heeft en breder is dan 900 mm.
- De toepassing van de Europese norm is niet verplicht, maar de norm weerspiegelt de huidige regels van goed vakmanschap en wordt daarom genoemd in hoofdstuk 19 van de ES-TRIN.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up :

- De Duitse delegatie zegt toe een werkdocument voor te bereiden waarin de eisen aan arbeidsplaatsen (EN 790) en woonverblijven (EN 13056) uiteengezet worden. De werkgroep CESNI/PT kan vervolgens een gemeenschappelijke interpretatie vastleggen. .

**

DE2 – Bescherming tegen lawaai en trillingen – ES-TRIN, 14.09, eerste lid

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- Alles bij elkaar genomen wordt het wenselijk geacht dat de werkgroep CESNI/PT voor de toepassing van artikel 14.09, eerste lid, de tekst verduidelijkt.
- A priori zijn er blijkbaar geen gezondheidsproblemen als gevolg van trillingen aan boord van binnenvaartschepen.
- Meer in het algemeen wordt gesteld dat de Commissies van deskundigen niet verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van richtlijn 2002/44/EC.
- In de verschillende talenversie wordt niet dezelfde terminologie gebruikt (werknemers/leden van de bemanning), hetgeen beter op elkaar afgestemd zou moeten worden.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Corrigeren van de terminologie en een verduidelijking van artikel 14.09, eerste lid, met het oog op de toepassing van dit artikel in de praktijk. Het secretariaat zal hiervoor een werkdocument voorbereiden.
- De Duitse delegatie zal een voorstel indienen om een taak op het werkprogramma van CESNI op te nemen met betrekking tot lawaai en trillingen.

**

HR7, HR8 – Kranen – ES-TRIN, 14.12 en 32.05

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- De eisen van artikel 14.12 zijn niet van toepassing op davits die uitsluitend worden gebruikt voor de tewaterlating van bijboten.
- Deze davits moeten echter voldoen aan de eisen van artikel 13.07, tweede lid, met name voor wat betreft de tijd die nodig is om de bijboot te water te laten. Deze eisen zijn toereikend en er is geen aanvulling nodig.
- De werkgroep CESNI/PT zou kunnen onderzoeken of het opportuun is om het begrip “davit” te definiëren.
- De overgangsbepaling met betrekking tot het fabriekslabel van de kraan is in de ontwerp tekst voor de ES-TRIN 2017/1 gecorrigeerd. Dit is het antwoord op de Kroatische vraag.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

De werkgroep stelt vast dat “davits op bijboten” geen kranen zijn. Het wordt wenselijk geacht om dit in de ES-TRIN te verduidelijken. De Belgische delegatie zegt toe een voorstel hiervoor op te stellen.

**

BE6 – Minimumsnelheid (vooruitvaren) ingevolge artikel 5.06 – ES-TRIN, ESI-II-3

Dhr. BLECHER brengt verslag uit over het overleg in de kleine werkgroep IV. Voor het begrip “minimumsnelheid” moet de terminologie worden gecheckt⁴. Als de minimumsnelheid bij 70% van het laadvermogen niet gehaald wordt, moet het laadvermogen van het schip worden aangepast. Meer in het algemeen zou besproken kunnen worden of een grenswaarde van 70% principieel gezien adequaat is.

Dhr. ROLAND wijst erop dat het voor kleine schepen (minder dan 40 m) moeilijk is om de minimumsnelheid van 13 km/h te bereiken.

De heren KUCHAR en BIRKLHUBER wijzen op de situatie van de samenstellen die op de Beneden-Donau varen. Voor deze samenstellen wordt een snelheid van 6 à 8 km/h toereikend geacht. Dhr. WERNICKE voegt toe dat er onder punt 15 in het certificaat ontheffingen kunnen worden ingeschreven. Dhr. BIERINGER vestigt de aandacht op de mogelijkheden en beperkingen binnen de bestaande wettelijke kaders (de lidstaten hebben bijvoorbeeld de mogelijkheid om op hun eigen grondgebied voor de zones 3 en 4 ontheffingen toe te staan). Praktijk en regelgeving stroken echter niet altijd met elkaar.

De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd om een gemeenschappelijke interpretatie te vinden voor de vraag van de Belgische delegatie.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Voortzetting van de analyse van het probleem en onderzoeken of de ES-TRIN of de kaderregelgeving moeten worden herzien. De Belgische delegatie zegt toe hiervoor een werkdocument op te stellen.

**

FR1 – Voortbewegen op eigen kracht – ES-TRIN, 13.05, tweede lid, onderdeel a, 19.07, eerste lid, 28.04, eerste lid, onderdeel a, ESI-II-11

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Als een voortstuwingsysteem defect is (bijvoorbeeld door verlies van een schroef), maar er nog minstens één ander voortstuwingsysteem is dat garandeert dat het schip zich op eigen kracht kan voortbewegen, dan rijzen de volgende vragen:

- Is het binnenschipcertificaat nog steeds geldig?
- Kan het schip zijn traject gewoon vervolgen of moet het zich naar de dichtstbijzijnde afmeerplaats begeven?

Ter herinnering: op de eerste pagina van het certificaat staat: “Het vaartuig mag op grond van dit binnenschipcertificaat slechts zolang voor de vaart worden gebruikt, als het zich in de toestand bevindt zoals in het binnenschipcertificaat is aangegeven.”

Het schip kan de vaart voortzetten als het nog steeds voldoet aan de statutaire eisen (bijvoorbeeld: minimumsnelheid, manoeuvreerbaarheid, eventueel met behulp van een tweede, onafhankelijk voortstuwingsysteem) en de alternatieve configuratie in het certificaat vermeld staat (onder nummer 52).

Als de alternatieve configuratie waarmee aan de statutaire eisen kan worden voldaan niet vermeld staat in het certificaat, is alleen een verplaatsing van het schip vanwege een noodsituatie toegestaan en moet het schip naar de dichtst bij zijnde afmeerplaats varen.

De “mogelijkheid van een voortbeweging op eigen kracht” zoals bedoeld in ESI-II-11 is niet voldoende om een “normale bedrijfsvoering” te kunnen waarborgen.

Aanvullende opmerkingen:

Deze opmerkingen zijn in het algemeen van toepassing, bijvoorbeeld voor een vrachtschip dat op vrijwillige basis voorzien is van twee redundante voortstuwingsystemen. De passagiersschepen moeten wat dit betreft specifiek onder de loep genomen worden, met name in het licht van de eisen van artikel 19.10.

⁴ Opmerking van het secretariaat: In de ES-TRIN 2017/1 zijn de vier talenversies op elkaar afgestemd (minimumsnelheid).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Met het oog op de toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq) onderzoeken hoe de verschillende Commissies van deskundigen en inspectiediensten in de praktijk te werk gaan.
- Er moet bij de behandeling van vraag DE7 rekening worden gehouden met de resultaten van de vraag FR1, met name daar waar het gaat om een gemeenschappelijke definitie van de drie exploitatieniveaus.

**

EBU/ESO1 – Aanbrengen dubbelplaten op de sloopshuis – ES-TRIN, ESI-II-2

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- In principe zouden dubbelplaten vermeden moeten worden.
- Het gebruik van dubbelplaten is alleen toegestaan in het kader van ESI-II-2.
- De deskundigen die verantwoordelijk zijn voor de controle van de romp moeten goed hierover geïnstrueerd worden. Indien nodig zouden de Commissies van deskundigen op nationaal niveau aanvullende maatregelen moeten treffen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De werkgroep CESNI/PT verzoekt de landen relevante informatie over de toepassing van de instructie ESI-II-2 te verstrekken.

**

DE9 – Nooduitgangen – ES-TRIN, 3.03, vierde lid, 3.04, zesde lid, 14.06, tweede lid, 15.02, vierde lid, 19.06, derde, zesde en zevende leden

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- De minimumafmetingen van nooduitgangen aan boord van schepen zijn 0,36 m², waarbij de kortste zijde van de opening ten minste 0,5 m lang moet zijn.
- Ergonomisch gezien worden deze eisen nog steeds adequaat geacht. Er wordt op gewezen dat deze afmetingen ook in het ADN staan, met inbegrip van situaties als een bemanningslid persoonlijke beschermingsmiddelen draagt.
- Aangezien er verschillende types nooduitgangen zijn, kunnen er geen specifieke eisen vastgelegd worden voor de richting van de opening of het hang- en sluitwerk. Dat neemt niet weg dat de Commissies van deskundigen naar eigen goeddunken eisen kunnen stellen die redelijk zijn zodat een nooduitgang op een veilige wijze gebruikt kan worden.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De werkgroep CESNI/PT kan zich niet vinden in de bovenstaande analyse. Met name de Franse delegatie is van mening dat de nooduitgang in de richting van de evacuatie van personen geopend moet kunnen worden. Indien nodig kan de Duitse delegatie een werkdocument hierover opstellen.

**

FR4 – Sleepboten uitrusting – ES-TRIN, 13.01, eerste lid

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

In de Franse versie van artikel 13.01, eerste lid, is het vereiste ook van toepassing op sleepboten, hetgeen niet het geval is in de andere taalversies (Duits, Nederlands, Engels). In tegenstelling tot het voorstel van de Franse delegatie, wordt voorgesteld om de Franse versie aan de andere talenversies aan te passen (schrapping van de woorden “alsmede sleepboten”).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Goedkeuring van de redactionele correctie in de Franse versie in de ontwerpversie voor de ES-TRIN 2019/1.

**

NL3 – Gasbarbecues – *ES-TRIN, Definities 1.01 (3.7), (3.8) en (3.11), 17.02, 19.01, tweede lid, onderdeel e, 19.15, achtste lid*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Is het gebruik van gasbarbecues aan boord van passagiersschepen onder de 45 m toegestaan als voldaan wordt aan de voorwaarden van artikel 19.15, achtste lid?

Het gebruik van **vast ingebouwde** gasbarbecues is toegestaan, maar aangezien ook deze apparaten een vloeibaar gasinstallatie zijn, moeten zij door een deskundige worden gecontroleerd. Draagbare gasbarbecues zijn verboden.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). Het secretariaat zegt toe dit in orde te brengen.

**

FR7 – Passagiersverblijven en -ruimten – *ES-TRIN, 19.06, eerste lid, onderdeel b*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

Technisch gezien moet het schot dat vereist is tussen de passagiersverblijven en de machinekamers (resp. ketelruim) gasdicht zijn, met dien verstande dat er dan geen openingen in dit schot mogen zijn. Het schot moet dezelfde kenmerken hebben als voorgeschreven in artikel 3.03.

Het is echter gebleken dat er in het recente verleden veel schepen gebouwd zijn met deuren (gasdicht?) in dit gedeelte van de machinekamer, die uitkomen op zones die bestemd zijn voor passagiers.

Dit moet onderzocht worden door de werkgroep CESNI/PT omdat een strikte toepassing van de eis tot moeilijkheden zou kunnen leiden als de schepen aan deze eis moeten gaan voldoen. Tegelijkertijd moet gezorgd worden voor een gelijke behandeling met nieuwe schepen.

Aanvullende opmerkingen:

Tijdens de vergadering in Wroclaw (zie RV/G (12)m 59 =JWG (12)m 61, punt B4), is er een gemeenschappelijke interpretatie gevonden voor een praktische methode om de gasdichtheid van machinekamers naar verblijfsruimten toe te controleren: "De volgende maatregelen moeten worden getroffen:

- Afsluitbare openingen moeten zo dicht mogelijk zijn.
- Zichtbare gaten moeten worden gesloten.
- Schuimstof of hars kan worden gebruikt om gaten en doorvoeringen van kabels te sluiten.
- Visuele controles zijn acceptabel."

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Voortzetting van de analyse van het probleem, duidelijkheid scheppen rond de toepassing van de eis op de bestaande vloot en onderzoeken of de ES-TRIN gewijzigd moet worden. De Franse delegatie zegt toe een werkdocument hiervoor voor te bereiden.

**

DE1 – Passagiersverblijven / Reddingsmiddelen – *ES-TRIN, 19.06, achtste lid, onderdeel f, 19.09, achtste lid*

De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd een gemeenschappelijke interpretatie te vinden voor de vraag van de Duitse delegatie: Moeten alle reddingsmiddelen zich in de evacuatie ruimten bevinden of kunnen de reddingsmiddelen over het gehele schip verspreid, maar gemakkelijk toegankelijk worden ondergebracht?

De gemeenschappelijke vergadering heeft de volgende voorstellen gedaan:

- De werkgroep CESNI/PT/Pax zou meer duidelijkheid kunnen scheppen ten aanzien van het type reddingsmiddelen dat bedoeld wordt in de verschillende artikelen van de ES-TRIN, alsmede de eisen waar deze zich aan boord moeten bevinden.
- Er moet rekening worden gehouden met de voorschriften die gelden voor zeeschepen om te onderzoeken of er in de binnenvaart een vergelijkbare configuratie mogelijk is. Het zou met name voorkomen moeten worden dat de reddingvesten in de hutten worden ondergebracht (die niet meer toegankelijk zijn als het schip water maakt).
- Er moet specifiek aandacht worden geschonken aan de informatie die aan de bemanningsleden en passagiers wordt verstrekt voordat de reis begint. Deze kwestie zou ook voorgelegd kunnen worden aan de werkgroep CESNI/QP.

Aanvullende opmerkingen:

Toen de technische voorschriften voor passagiersschepen in het ROSR werden opgenomen, zijn er over de individuele en collectieve reddingsmiddelen een aantal beslissingen genomen die een politiek karakter hebben. Er zijn ook alternatieve middelen voorzien (onafhankelijk voortstuwingssysteem en loopplank om aan de oever te kunnen komen).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De werkgroep CESNI/PT/Pax een mandaat verstrekken om de vraag van het type en de plaats van de reddingsmiddelen in behandeling te nemen.
- De problematiek tevens voorleggen aan CESNI/QP met betrekking tot de informatie die aan de bemanning en passagiers wordt verstrekt voordat het schip vertrekt.

**

FR5 – Passagiersverblijven en -ruimten – ES-TRIN, 19.06, tiende lid

De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd een gemeenschappelijke interpretatie te vinden voor de vraag van de Duitse delegatie: Hoe moet artikel 19.06, tiende lid, worden toegepast op schepen zonder vrije ruimte op het dek of wanneer de opbouw volledig is gesloten of een verlenging is van de wanden van het drijflichaam?

De voorschriften lijken duidelijk ten aanzien van de breedte van de verschillende uitgangen, maar de strikte toepassing van de voorschriften zou kunnen leiden tot situaties die als gevaarlijk moeten worden beschouwd. De werkgroep CESNI/PT/Pax zou het onderwerp verder kunnen uitdiepen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De delegaties verzoeken om concrete voorbeelden te geven voor de moeilijkheden die zich hieromtrent hebben voorgedaan.
- Een mandaat verstrekken aan CESNI/PT/Pax om de problematiek van de breedte van de uitgangen nader te onderzoeken.

**

DE4, FR6 – Toiletten voor personen met beperkte mobiliteit – ES-TRIN, 19.06, lid 17

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- De instructie ESI-III-2 biedt aanvullende informatie over de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de specifieke behoeften van personen met beperkte mobiliteit. Er wordt met name gewezen op richtlijn 2009/45/EC en Resolutie nr. 69 van de ECE/UN.
- Het voorschrift verwijst naar "een betreffende norm of voorschrift van een lidstaat voor het gebruik door personen met beperkte mobiliteit".
- Niemand heeft weet van een internationale norm op dit vlak. Het feit dat er geen geharmoniseerde oplossing is, is voor de sector en de classificatiebureaus die internationaal actief zijn, geen tevredenstellende situatie.
- In Duitsland wordt meer in het algemeen uitgegaan van de Duitse norm DIN 18040-2. Men acht het zeer wenselijk om te vernemen hoe hier in de lidstaten mee omgegaan wordt om ook op internationaal vlak zicht hierop te krijgen en te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een geharmoniseerde oplossing.

- ES-TRIN voorziet geen uitzonderingen voor de eis van toiletten aan boord voor dagtochtschepen, met inbegrip van schepen die voor zeer korte afstanden worden ingezet. Oplossingen zouden op nationaal vlak gezocht moeten worden (bijv. ontheffing voor een beperkte geografische zone).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De delegaties verzoeken informatie uit te wisselen over de normen die op nationaal vlak worden gebruikt voor het ontwerp van toiletten voor personen met beperkte mobiliteit.
- Onderzoeken of het haalbaar is om voor dagtochtschepen in gevallen waar dat redelijk kan worden geacht, uitzonderingen te maken (analoog aan artikel 10.06, derde lid).
- CESNI/PT/Pax wordt opgedragen dit vraagstuk te behandelen.

**

HR4, HR5 – De isolatieweerstanden en de aarding van de elektrische systemen – *ES-TRIN, 19.10, negende lid*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

De isolatieweerstanden en de aardleiding van de elektrische systemen moeten worden getest tijdens de periodieke onderzoeken. Uit hoofde van ES-TRIN geldt dit vereiste alleen voor passagiersschepen. Moet dit vereiste ook tot andere typen schepen worden uitgebreid? Wat is het criterium voor het toelaten van de gemeten minimumwaarde van de isolatieweerstand ($k\Omega$ of $M\Omega$) tussen alle geïsoleerde circuits en de aarde?

Vooralsnog wordt een uitbreiding van deze eis tot andere typen schepen niet wenselijk geacht. In afzonderlijke gevallen kunnen de Commissie van deskundigen of deskundigen altijd verzoeken om een controle van de isolatieweerstanden en aarding van de elektrische systemen.

Wat het criterium betreft voor de toelating van de minimale isolatieweerstand kan gebruik worden gemaakt van de internationale norm IEC 60364-6 : 2016 of de regels van de classificatiebureaus.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). Het secretariaat zegt toe dit te verzorgen.

**

NL6 – Brandtestcode (FTP-code) – *ES-TRIN, 19.11, eerste lid, onderdeel b, c en d onder bb*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Hoe kan worden gecontroleerd dat er op het gebied van de bescherming tegen brand in de lidstaten 'gelijkwaardige voorschriften' worden toegepast?

- Als een certificaat aan een binnenvaartschip is afgegeven in toepassing van gelijkwaardige voorschriften van een andere lidstaat, moet de eigenaar van het schip kunnen aantonen dat dit door de Commissie van deskundigen van die lidstaat zo bevestigd is.
- De internationale norm EN ISO 1182:2010⁵ wordt geacht gelijkwaardig te zijn voor de toepassing van artikel 19.11, eerste lid, onderdelen b, c en d, onder bb (opgelet: deze norm legt uitsluitend de methode vast en niet de criteria voor de toelating).

Aanvullende opmerkingen

Er is geen akkoord bereikt over het al dan niet opstellen van een lijst van "gelijkwaardige voorschriften van de lidstaten" door CESNI om de administratieve lasten te verlichten. Gesteld wordt dat CESNI wellicht beter zou kunnen streven naar een op internationaal vlak geharmoniseerde oplossing.

⁵ Brandtest van producten – Test op de onbrandbaarheid

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

De Duitse en Franse delegatie willen dit eerst nader onderzoeken voordat er een toevoeging aan de databank (ES-TRIN-faq) wordt voorgesteld. Het vraagstuk wordt daarom uitgesteld tot een volgende vergadering van de werkgroep CESNI/PT.

**

DE5 – Van twee kanten bereikbaar platform vlak boven de waterlijn of een vergelijkbare inrichting – *ES-TRIN, 19.15, vierde en vijfde lid*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Wat voor “vergelijkbare inrichtingen” zijn vandaag de dag toegelaten op grond van artikel 19.15, vierde en vijfde lid?

Een bergingsplatform is een alternatief voor een bijboot. Voor de redding van personen, dus voor het vastpakken en het in veiligheid brengen van personen te water (eventueel ook van personen buiten bewustzijn) moet de inrichting aan dezelfde eisen voldoen. Daarom kunnen inrichtingen waarvoor de te redden persoon medewerking moet verlenen, niet als een geschikte inrichting worden beschouwd.

Reddingvoorzieningen die aan deze eisen voldoen (bijvoorbeeld de Jason’s cradle) kunnen toegelaten worden als vergelijkbare inrichtingen als zij correct geïnstalleerd zijn.



Voorstel voor de follow-up door de werkgroep CESNI/PT:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). Het secretariaat zegt toe dit in orde te brengen.

**

GERC1 – Autonome voortstuwing – *ES-TRIN, 30.06*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Wat moet verstaan worden onder “automatische uitschakeling” zoals bedoeld in artikel 30.06?

De automatische uitschakeling van het voortstuwingssysteem betreft alleen het voortstuwingssysteem dat op LNG werkt. Om zich op eigen kracht te blijven voortbewegen, moet het schip beschikken over een ander voortstuwingssysteem (zoals een boegschroefinstallatie) dat niet op LNG werkt, of een volledig onafhankelijk voortstuwingssysteem op LNG.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq). Het secretariaat zegt toe dit in orde te brengen.

**

BE3, BE4, EBU/ESO2 – Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen – ES-TRIN, 32.01 en 33.01

Dhr. VAN HEES brengt verslag uit over de analyse in de kleine werkgroep. In de bespreking ging het om de vraag of een schip in aanmerking komt voor toepassing van de overgangsbepalingen als het certificaat niet meer geldig is (dus niet ononderbroken geldig was). Er werd gewezen op het standpunt van de Europese Commissie uit 2012, dat bevestigd werd door de Gemeenschappelijke Werkgroep in 2014 (zie JWG (14)m 91), punt 7.1): het schip komt niet meer in aanmerking voor de toepassing van de overgangsbepalingen als de geldigheidsduur van het certificaat verstreken is. Dit betekent dat hier voor de lidstaten bij de tenuitvoerbrenging van de regelgeving een zekere verantwoordelijkheid ligt, omdat zij voldoende middelen moeten voorzien om de onderzoeken van de schepen binnen de gestelde termijnen mogelijk te maken. De leden van de groep die uit Duitsland afkomstig waren, hebben ten aanzien van deze interpretatie een zeker voorbehoud aangetekend. Bovendien moeten de verschillende talenversies van de kaderregelgeving zorgvuldig met elkaar vergeleken worden.

Dhr. BLECHER bericht over de analyse in de kleine werkgroep IV. De bepalingen voor het Certificaat van onderzoek voor de Rijn en die voor het certificaat van de EU zijn niet identiek.

Dhr. VERMEULEN bericht over de jurisprudentie in Nederland.

De gemeenschappelijke vergadering stelt vast dat zij niet bevoegd is om een definitief antwoord te geven op de vragen van de Belgische delegatie en stelt voor dat de werkgroep CESNI/PT de problematiek meer in detail onderzoekt.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Voortzetting van de analyse van het probleem door de werkgroep CESNI/PT om tot een gemeenschappelijke interpretatie te komen. Indien nodig kan het Comité hierover een principebesluit nemen.
- De Duitse delegatie heeft in document CESNI/PT (18) 56 een analyse geleverd. De Belgische delegatie is er een voorstander van om dit punt op te nemen op het werkprogramma van CESNI (CESNI/PT (18) 42).

**

BE1 – Overgangsbepalingen voor pleziervaartuigen – ES-TRIN, 32.02 ad hoofdstuk 26

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

De bepalingen van artikel 26.01 gelden voor pleziervaartuigen die zijn gebouwd vóór 1.1.1995, dus pas bij N.V.O. moeten deze vaartuigen die op zone R varen, voldoen aan het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Hoewel het ROSR 1976 geen enkele specifieke bepaling bevat voor de pleziervaartuigen, zijn deze eisen vastgelegd in dienstinstructie nr. 42, die later werd vervangen door aanbeveling nr. 27. Een gelijksoortige vraag stelt zich voor de toepassing van artikel 33.02 op pleziervaartuigen.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Onderzoeken of het mogelijk is dit onderwerp op te nemen op het werkprogramma van CESNI (zie CESNI (18) 21 – Mding. EBA).
- Voortzetting van de analyse van het probleem in de werkgroep CESNI/PT, met inbegrip van artikel 33.02.
- De inhoud van de dienstinstructie nr. 42 en van aanbeveling nr. 27 onder de aandacht brengen van alle Commissies van deskundigen van CESNI. Het secretariaat zegt toe om dit te verzorgen.

**

DE6 – Van het toepassingsgebied van richtlijn 82/714/EEG uitgezonderde vaartuigen – *Richtlijn (EU) 2016/1629, artikel 29*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

- De bepalingen van artikel 29 van richtlijn 2016/1629 (resp. artikel 8 van richtlijn 2006/87) zijn niet nieuw en sinds 2006 bekend.
- Als er voor 30 december 2018 geen onderzoek overeenkomstig artikel 29 van de richtlijn plaatsvindt, kunnen de uitzonderingsbepalingen van artikel 29 niet worden toegepast. De overgangsbepalingen van hoofdstuk 33 van ES-TRIN blijven daarentegen wel van toepassing.
- De bespreking van deze problematiek heeft het duidelijk gemaakt dat de Commissies van deskundigen bij de tenuitvoerlegging van deze bepalingen voor de einddatum van 30 december 2018 niet op dezelfde manier te werk gaan.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Dit vraagstuk zal onderzocht worden samen met de Franse vraag over de bevoegdheid van de Commissies van deskundigen om lokaal te ageren (CESNI/PT (18) 25 = CESNI (18) 24).

**

BE2 – Aanvraag van het onderzoek – *ROSR, 2.02 en Richtlijn (EU) 2016/1629, bijlage V, 2.02*

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Wanneer een Commissie van deskundigen op een vaartuig een onderzoek heeft uitgevoerd, kan de eigenaar na verloop van tijd een nieuwe aanvraag indienen bij een andere Commissie van deskundigen indien het onderzoek nog niet helemaal is afgerond en bijgevolg nog geen definitief certificaat is uitgereikt? Wat indien het vaartuig ondertussen van eigenaar is veranderd en hij het oorspronkelijk certificaat terugvraagt?

Om het “shoppen” tegen te gaan en te vermijden dat de eigenaar voor het vereiste onderzoek van de ene Commissie van deskundigen naar de andere gaat, wordt gesteld dat het een kwestie van “good practice” is om een onderzoek te weigeren wanneer reeds een onderzoek bij een andere Commissie van deskundigen lopend is.

Ook indien het vaartuig van eigenaar is veranderd, dient het lopende dossier door de oorspronkelijke Commissie van deskundigen waar de eerste aanvraag is ingediend, verder behandeld te worden. Daarbij worden de kosten verhaald op de oorspronkelijke aanvrager van het onderzoek.

Als er echter afspraken tussen de twee Commissies van deskundigen worden gemaakt, kan de afgifte of verlenging van een certificaat van de ene aan de andere Commissie worden overgedragen. Er moet dan wel overleg tussen de twee Commissies van deskundigen worden gevoerd, mede om ervoor te zorgen dat de inspectiedossiers worden overgedragen.

Dat er een onderzoek bij een Commissie van deskundigen gaande is, kan op twee manieren worden vastgesteld:

- door vermelding op het certificaat / door een stempel op het certificaat, of
- door tijdelijke intrekking van het certificaat dat dan door een tijdelijk certificaat vervangen dient te worden.

Het wordt wenselijk geacht om de EHDB in dit opzicht te wijzigen, zodat daarin wordt opgenomen of een Commissie van deskundigen werkzaamheden verricht voor de afgifte of verlenging van het certificaat.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- De werkgroep kan zich niet vinden in de bovenstaande interpretatie. Er zijn verschillende meningen hoe de werkwijze van de Commissies van deskundigen in de praktijk kan worden geharmoniseerd of hoe de EHDB voor dit doel kan worden gebruikt. De Duitse delegatie zegt toe een werkdocument voor een ESI-instructie op te stellen.

**

AT2 – Intekeningen en wijzigingen in het Uniecertificaat voor binnenschepen – Richtlijn (EU) 2016/1629, bijlage V, 2.07

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Artikel 2.07 van de richtlijn bepaalt dat elke wijziging in de registratie of van de thuishaven aan de bevoegde autoriteit moet worden meegedeeld en dat het Uniecertificaat voor binnenschepen voor de inschrijving van de wijziging moet worden overgelegd.

Is het toegestaan het Uniecertificaat op grond van de wijziging van de registratie in te trekken?

Wijzigingen van de registratie kunnen door elke bevoegde autoriteit in het Uniecertificaat worden ingeschreven. Als de autoriteit die deze wijziging in het certificaat inschrijft, niet de autoriteit van afgifte is, moet de autoriteit van afgifte over de wijziging worden geïnformeerd. Een wijziging van de registratie is echter geen reden voor intrekking van het Uniecertificaat.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq).

**

BE5, CH3, DE8 – Afgifte van een binnenschipcertificaat – ES-TRIN, ESI-I-1

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Hoe moet het certificaat van een binnenvaartschip bij een verlenging worden ingevuld?

De aantekeningen over het onderzoek en andere gegevens (niet vaargebied) onder nummer 10 en 11 mogen uitsluitend worden ingeschreven op het moment dat voor de eerste keer een binnenschipcertificaat wordt afgegeven. Alle verlengingen moeten worden ingeschreven onder nummer 49.

De data onder de rubrieken 10 en 11 op het tweede blad mogen uitsluitend gewijzigd worden wanneer het volledige certificaat wordt vervangen. Daarbij dient onder rubriek 9 ingevuld te worden welk certificaat wordt vervangen.

Wanneer een vaartuig van het ene certificaat naar het andere overgaat (bijvoorbeeld een certificaat van de Unie), dient het volledige certificaat te worden vervangen.

Het historisch overzicht dat voortvloeit uit de inschrijvingen onder nummer 49, is buitengewoon belangrijk voor het onderzoek en de verlenging van het binnenschipcertificaat. Hierop rust de toepassing van de ES-TRIN en met name de toepassing van de overgangsbepalingen. Als informatie verloren gaat, kan dit tot verkeerde administratieve handelingen leiden (bijv. de toepassing van een overgangsbepaling, hoewel die na een verbouwing niet meer mag worden toegepast).

Aanvullende opmerkingen:

- De moeilijkheden in Nederland hangen samen met een computerprobleem en om in overeenstemming met de ESI-I-1 te kunnen handelen, zal naar een oplossing gezocht moeten worden.
- De werkzaamheden die in CESNI gaande zijn om een nieuw model certificaat te ontwikkelen, zouden eveneens met zich mee kunnen brengen dat bepaalde problemen voor de verlenging opgelost kunnen worden.
- Aangezien het hier gaat om een uitsluitende nationale bevoegdheid, moet speciale aandacht worden geschonken aan het invullen van de toelating van het schip voor het varen in de zones 1 of 2 op het tweede blad.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq).
- De Nederlandse delegatie verzoeken om over te gaan tot een aanpassing in de computersoftware en dit t.z.t. mee te delen.

**

CH4 – Aantekeningen in het binnenschipcertificaat – ROSR / Richtlijn (EU) 2016/1629

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:

Is het geoorloofd dat de classificatiebureaus zelf in het certificaat van onderzoek/EU-certificaat aantekeningen inschrijven en bladzijden vervangen zonder dit aan de bevoegde Commissies van deskundigen mee te delen?

De wijze waarop dit georganiseerd wordt en de tenuitvoerbrenging van de regelgeving valt binnen de nationale bevoegdheid van de lidstaten.

Als de classificatiebureaus handelen namens de Commissie van deskundigen, moeten zij dezelfde regels naleven voor het invullen van de certificaten en dit geldt ook voor de verplichtingen om de andere Commissies van deskundigen te informeren (bijvoorbeeld: ROSR, artikel 2.09, vierde lid). Op grond van het nationale recht kan de bevoegdheid om als Commissie van deskundigen op te treden en certificaten van onderzoek of binnenvaartcertificaten af te geven, expliciet aan de classificatiebureaus worden overgedragen. Als de daarvoor vereiste rechtsgrondslag niet gegeven is, zijn alleen de Commissies van deskundigen bevoegd om een certificaat van onderzoek of binnenvaartcertificaat in te vullen.

Aanvullende opmerkingen:

- In 2014 werd in de Gemeenschappelijke Werkgroep een presentatie gehouden over een onderzoek van een schip en de afgifte van certificaten in Nederland (zie JWG (14)m 59, punt 8.1).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Kennisname van de analyse.

**

NL8 – Afgifte communautaire binnenvaartcertificaten – Richtlijn (EU) 2016/1629, artikel 29

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

De ontheffingen die worden toegekend krachtens artikel 29 van de richtlijn 2016/1629 moeten ingeschreven worden op het certificaat. Hoe moet worden omgegaan met certificaten waar deze inschrijving op ontbreekt?

Als deze specifieke aantekeningen in het certificaat ontbreken, komt het schip niet in aanmerking voor de desbetreffende ontheffingen.

Als tijdens een onderzoek wordt vastgesteld dat het schip niet aan de voorschriften voldoet (artikel 22 van de richtlijn), is de dienovereenkomstige procedure van toepassing. Dit betekent, al naar gelang de situatie, dat het schip niet mag varen en dat de Commissie van deskundigen die het certificaat heeft afgegeven, geïnformeerd moet worden en vervolgens het certificaat moet intrekken (artikel 15 van de richtlijn).

Aanvullende opmerkingen:

De gedetailleerde lijst met de krachtens artikel 29 toegekende ontheffingen moet worden ingeschreven onder nummer 52 van het certificaat. Met het oog op de transparantie raden sommige deskundigen aan om deze pagina zowel in de landstaal als in het Engels op te nemen. De instructie ESI-I-1 zou in deze zin gewijzigd kunnen worden.

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Toevoeging van een punt aan de gegevensbank (ES-TRIN-faq).
- Onderzoeken of het zinvol is om de ESI-I-1 te wijzigen en verplicht te stellen dat er van de lijst met ontheffingen bij nummer 52 van het certificaat een vertaling wordt bijgevoegd, of om daar rekening mee te houden als het model van het certificaat wordt herzien.

**

Aanvullende vragen van de kleine werkgroepen

Bijlage 3, pagina's 46 tot en met 49

Wegens tijdgebrek kon de gemeenschappelijke vergadering de aanvullende vragen die door de kleine werkgroepen gesteld werden niet behandelen. Deze vragen hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- alarminstallaties in pompkamers;
- de erkenning van deskundigen voor drukvaten;
- de verlenging van de geldigheid van de certificaten van de EU (artikel 11 van de richtlijn) voor drukvaten;
- definitie van "wezenlijke reparatie" (artikel 14 van de richtlijn).

Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up:

- Verzoek aan het secretariaat om een werkdocument op te stellen met de vragen en voorgestelde antwoorden.
- Bespreking van de vragen op de volgende vergaderingen van de werkgroep CESNI/PT en indien mogelijk, een gemeenschappelijke interpretatie vastleggen.

**

4. Conclusies

Bijna tachtig deskundigen uit twaalf lidstaten van CESNI, van de classificatiebureaus en rivierencommissies hebben talrijke vragen beantwoord met betrekking tot de concrete toepassing van de technische voorschriften voor binnenschepen. In het kader van meerdere discussiegroepen werden de standpunten en ervaringen over de diverse kwesties uitgewisseld.

Aan het einde van de bijeenkomst van drie dagen waren de vijftig van te voren door de deskundigen ingediende vragen over de toepassing van ES-TRIN grotendeels beantwoord. De bespreking over de toepassing van de technische voorschriften heeft bovendien geresulteerd in een groot aantal voorstellen om tot een geharmoniseerde interpretatie te komen.

De bijeenkomst bood tevens een gelegenheid om de aanwezige deskundigen die in hun dagelijks werk met deze voorschriften te maken hebben, te informeren over de werkwijze in het kader van CESNI, de ontwikkelingen rond de kaderregelgeving op internationaal vlak en de inwerkingtreding van ES-TRIN 2017/1 in oktober 2018. Hoewel CESNI heeft geleid tot een verstrekkende convergentie van de kaderregelgeving op Europees vlak, moet nu gezorgd worden voor een goede tenuitvoerlegging van ES-TRIN om in de binnenvaart een hoog veiligheidsniveau te behouden, de gevolgen van de scheepvaart voor het milieu te beperken en in de binnenvaart voor een "level playing field" te zorgen. In dit kader is de belangrijke rol van de Commissies van Deskundigen onderstreept, zowel voor de toepassing van ES-TRIN als ten aanzien van het bevorderen van innovatie.

Onder voorbehoud van toetsing door de werkgroep CESNI/PT zullen de resultaten van de gemeenschappelijke vergadering naar alle waarschijnlijkheid ertoe leiden dat er punten toegevoegd zullen worden aan de "ES-TRIN-faq", de gegevensbank met betrekking tot de toepassing van de technische voorschriften, terwijl er ook onderwerpen zullen zijn waar in het kader van CESNI aan gewerkt zal worden, die wellicht tot wijzigingen in de ES-TRIN zullen leiden.

De DEELNEMERS bedanken de Oostenrijkse delegatie voor de buitengewone gastvrijheid en het secretariaat voor de uitstekende organisatie van de bijeenkomst. Zij geven te kennen dat het goed zou zijn om dit soort gemeenschappelijke bijeenkomsten vaker te houden (indien mogelijk voor 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