

Zukünftige Fassung der Übergangsbestimmungen in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Gemeinsame Mitteilung der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) und der Europäischen Schifferorganisation (ESO)

10. Juli 2002

Sehr geehrter Herr Orlovius,

die Nautisch-Technische Kommission der Europäischen Binnenschiffahrts Union und die nautisch-technischen Experten der Europäischen Schifferorganisation haben am 21. Juni 2002 gemeinsam über den Schlussbericht zu den zukünftigen Übergangsbestimmungen in der RheinSchUO, Dokument RV (01) 23, beraten und zugleich die Frage der Anwendung von Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die kein Rheintest, jedoch ein Gemeinschaftszeugnis innehaben, das den technischen Vorschriften des Anhangs II der Europäischen Richtlinie 714/82 über die technische Ausrüstung von Binnenschiffen in revidierter Fassung entspricht, erörtert. Als Ergebnis teilen wir folgendes mit:

1. Zulassung von Schiffen mit Gemeinschaftstest auf dem Rhein

Wir gehen mit Bezug auf das Dokument RV (02) 13, Anlage 1, davon aus, dass Schiffe der Gemeinschaft, die den Stufen 1 und 2 zuzuordnen sind, gemäß den Vorschriften der Anlage II der Richtlinie als gleichwertig ausgerüstet anerkannt werden können. Schiffe, die der Stufe 3 der systematischen Zusammenstellung im Dokument RV (02) 13 entsprechen, erfüllen diese Voraussetzung nicht. Die Europäische Kommission sollte jedoch nach unserer Vorstellung dann zügig einen entsprechenden Beschluss zum Ersatz der Richtlinie von 1982 fassen, der es Schiffen mit Gemeinschaftstest ermöglicht, ein auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftstest unter Beachtung der neuen Übergangsvorschriften zu erwerben. Dies würde einer kleinen Anzahl von Schiffen aus der Gemeinschaft den Zugang zum Rhein eröffnen, ohne dass das Sicherheitsniveau der Rheinschiffahrt hierdurch gesenkt würde bzw. den Wert dieser Schiffe beim Verkauf dem Wert anpassen, den in derselben Weise ausgestattete Rheinschiffe besitzen.

2. Terminierung der Übergangsbestimmungen

Der vorgelegte Schlussbericht der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VBD) arbeitet mit einer klaren und transparenten Methodik, mit der wir uns einverstanden erklären können. Wir begrüßen es nachdrücklich, dass die Vertreter der VBD die Systematik ihrer Untersuchung schon im vergangenen Jahr vorgestellt haben.

Folgende allgemeine Anmerkungen sind aus unserer Sicht zu den Handlungsempfehlungen der VBD machen.

a) Zeitliche Flexibilisierung der Anwendung verkürzter Übergangsfristen

Wie im Fachgespräch über die zukünftigen Übergangsbestimmungen in der RheinSchUO und ihre Anwendung mit Schiffen auf Gemeinschaftszeugnis am 18. April 2002 in Straßburg bereits erwähnt, bitten wir zu erwägen, dass insbesondere durch eine kurzfristige Terminierung von Übergangsbestimmungen zeitliche Häufungen der einzutragenden Veränderungen im Schiffstest auftreten können, die den Schiffseigner entweder überraschen oder übermäßig belasten.

Wir schlagen daher im Interesse der finanziellen Planbarkeit der Veränderungen durch den Schiffseigner und Durchführbarkeit der Arbeiten durch die Schiffswerften vor, eine Flexibilisierung der Terminierung der Übergangsbestimmungen in einer Weise ins Auge zu fassen, die es dem Schiffseigner ermöglicht, bis zur ersten Verlängerung des Schiffsattestes nach einer festzulegenden Frist nach Inkrafttreten der Vorschrift die notwendigen Anpassungen vorzunehmen. Gerade die Summe einzelner kurzfristig vorzunehmender Änderungen kann zu einer hohen Belastung des Schiffseigners führen.

Wir bitten daher, unsere Anmerkungen zu den einzelnen Übergangsvorschriften so zu verstehen, dass wir bei kurzfristigen Anpassungen von 2 bis 5 Jahren ein Zusammenfallen der Änderung mit der Erneuerung des Schiffsattests vorschlagen. Soweit wir eine besondere Frist vorschlagen, nach deren Ablauf eine Veränderung mit Erneuerung des Attests vorzusehen ist, haben wir dies gesondert vermerkt. Es wäre aber auch denkbar, bei kurzfristigen Anpassungen generell eine kurze Frist vorzusehen, nach deren Ablauf die vorgesehene Maßnahme mit der Erneuerung des Attests zu verbinden wäre.

b) Anpassung von Schiffsmodulen

Bei dem Fachgespräch vom 18. April 2002 wurde erwogen, die Übergangsbestimmungen in ein Raster von Modulen einzuteilen und bei Erneuerung einer Komponente des Moduls eine Anpassung des gesamten Moduls an die Vorschriften in der letztgültigen Fassung vorzusehen. Diese Lösung lehnen wir ab. Eine Einteilung in Module birgt die Gefahr, dass notwendige und vom Schiffseigner aus eigenem Antrieb an einzelnen Komponenten eines Moduls vorzunehmende Verbesserungen unterbleiben könnten, weil bei einer Änderung eines Ausrüstungsgegenstandes gleichzeitig die weiteren Komponenten des Moduls anzugehen wären. Auch erscheint es uns schwierig, eine sachgerechte, eindeutige und für jedes Fahrzeug tragbare Abgrenzung der verschiedenen Module vorzunehmen. Wir schlagen daher vor, von einer Zusammenlegung der Übergangsvorschriften abzusehen und an der differenzierten Betrachtung, die auch die VBD vorsieht, festzuhalten. Als Beispiel führen wir an, dass bei einer isolierten Verbesserung bei der Übergangsvorschrift Nr. 86, die einen Schutz gegen Lärm und Vibrationen bezweckt, keine Anpassung des Schiffsteils, in dem sich die ständig genutzten Arbeitsräume befinden, erfolgen sollte, wenn eine isolierte Verbesserung des Lärm- und Vibrationsschutzes durch gezielte Maßnahmen bei den Arbeitsräumen möglich ist. Dies hätte den Vorzug, dass beabsichtigte Verbesserungen entsprechend dem Schutzzweck der Vorschrift durchgeführt werden können und gleichzeitig die Kosten des Eingriffs geringer sind. Namentlich würden Verbesserungen für das soziale Umfeld der Besatzung möglich, ohne, soweit die Wohnung im Vorschiff angeordnet ist, unnötige Aufwendungen für Ankernischen vorzusehen, die mit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen nichts zu tun haben.

c) Fortgeltung untergesetzlicher Regelungen

Dienstanweisungen und Verwaltungsvorschriften sowie Richtlinien an die Schiffsuntersuchungskommissionen bestimmen in vielen Fällen die technischen Vorgaben für Schiffe, die vor Verabschiedung entsprechender Bestimmungen in der RheinSchUO selbst in Fahrt gegangen sind. Beispielsweise wurden Regelungen zu den Mindestanforderungen an die Manövrierfähigkeit vor 1995 häufig durch nationale Dienstanweisungen geregelt. Hier gilt es, eine Inventarisierung der bestehenden fortgeltenden Richtlinien vorzunehmen, gegebenenfalls mit dem zuzuordnenden Zeitraum der Inbetriebnahme des Schiffs bzw. Schiffsteils, um nicht nur den Verwaltungen am Rhein, die mit der Praxis untergesetzlicher Regelungen noch gut vertraut sind, die gleiche und sachgerechte Anwendung der Vorschriften zu ermöglichen, sondern auch außerrheinischen Behörden, die mit dem Anhang II der Europäischen Richtlinie konfrontiert werden, Klarheit über das geltende Recht zu verschaffen. Dies ist aus unserer Sicht schon deshalb erforderlich, weil ansonsten Wettbewerbsverzerrungen auftreten könnten.

d) Anmerkungen zu einzelnen Übergangsvorschriften

Die Vorschläge der VBD zu den Übergangsvorschriften, bei denen die Handlungsempfehlung lautete "Beibehalten" haben wir einer erneuten kritischen Durchsicht unterzogen, da wir vor dem Fachgespräch vom 18. April 2002 davon ausgegangen waren, dass die geltende Übergangsvorschrift N.E.U. beizubehalten wäre und eine Terminierung auf 30 bis 40 Jahre gelegentlich andere wirtschaftliche Auswirkungen zeitigt. In diesem Zusammenhang begrüßen wir es, dass dem internationalen Gewerbe anlässlich der Straßburger Erörterung vom 18. April 2002 zugesagt wurde, alternative Vorschläge zu Verbesserungen zu prüfen, die ein ebenso hohes Sicherheitsniveau erreichen lassen wie eine verkürzte Laufzeit der bestehenden Übergangsvorschriften.

Auch bitten wir zu bedenken, dass im Einzelfall ein unbefristetes Gebrauchmachen von einer Übergangsvorschrift aus wichtigem Grund möglich sein sollte, sofern es dem Schiffseigner nicht zumutbar ist, die entsprechende Änderung am Schiff vorzunehmen. Dabei darf es nicht zu einer Kumulation der Risiken kommen, die durch eine weite Auslegung dieses Gedankens möglich erscheint. Zu den einzelnen Vorschriften der RheinSchUO schlagen wir mit Bezug auf die Anlage 1 zum Dokument RV (01) 23a folgende Übergangsbestimmungen in Abweichung vom Vorschlag der VBD vor, die wir im Anschluss an die nachstehende Tabelle erläutern. Diese Vorschläge ersetzen die bereits von der ESO und der EBU vorgelegten Vorschläge, soweit sie von diesen abweichen:

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
Kapitel 3, Schiffbauliche Anforderungen					
2	3.03 Nr. 1a	Lage des Kollisionsschotts	N.E.U.	Beibehalten	Grds. 40 Jahre, danach rechnerischer Nachweis zulässig; nur eine Abteilung soll als vollgelaufen gelten
3	3.03 Nr. 2	Notwendige Einrichtungen	N.E.U.	5 Jahre	Bei Räumen zum dauerhaften Aufenthalt 5 Jahre, bei allen anderen Räumen 10 Jahre
4	3.03 Nr. 4	Gasdichte Trennung der Wohnungen von Maschinen-, Kessel- und Laderäumen	N.E.U.	5 Jahre	Erste Erneuerung des Attests nach 5 Jahren nach dem Inkrafttreten
6	3.03 Nr. 7	Vorschiffe mit Ankernischen	N.E.U. ab 1.1.2001	Beibehalten	N.E.U. (In 40 Jahren werden wohl kaum noch einhüllige Tankschiffe im Einsatz sein)
7	3.04 Nr. 6	Maschinenraum-Ausgänge	Maschinenräume, die bisher nicht als solche galten, brauchen nicht mit einem 2. Ausgang nachgerüstet zu werden.	Beibehalten	N.E.U., mindestens 50 Jahre, Möglichkeit einer gleichwertigen Lösung
Kapitel 5, Manöviereigenschaften					
8	5.06Nr.1_S1	Mindestgeschwindigkeit	Neubauten ab 1.1.1996	Beibehalten	Beibehalten (40 Jahre) unter Berücksichtigung der Dienst-anweisungen

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
Kapitel 6, Steuereinrichtungen					
9	6.01 Nr. 1	Manöviereigenschaften nach Kapitel 5	N.E.U.	Beibehalten	Beibehalten (40 Jahre) unter Berücksichtigung der Dienst-anweisungen
11	6.01 Nr. 7	Wellendurchführungen von Ruderschäften	Neubauten ab 1.1.1996	5 Jahre	10 Jahre (Die Kosten sind höher als veranschlagt)
12	6.02 Nr. 2	Inbetriebsetzen der 2. Antriebs-anlage mit nur einer Bedienungs-handlung	N.E.U.	10 Jahre	Nur 5 Jahre
13	6.02 Nr. 3	Erreichen der Manöviereigen-schaften nach Kapitel 5 bei Betrieb der zweiten Antriebs-anlage / des Handbetriebs	N.E.U.	10 Jahre	Beibehalten (40 Jahre); in keinem Fall kürzer als die Übergangsvorschrift zu Nr. 9
14	6.03 Nr. 1	AnschlÜSS anderer Verbraucher an hydraulische Antriebsanlagen	N.E.U.	5 Jahre	10 Jahre (wird deutlich mehr als 4000 € kosten)
19	6.07 Nr. 2a	Niveaualarm beider Hydraulik-tanks und Systemdruck	N.E.U.	5 Jahre	Erste Erneuerung des Attestes nach 5 Jahren nach dem Inkrafttreten
Kapitel 7, Steuerhaus					
29	7.03 Nr. 7	Bedienungseinrichtungen	Erneuerung Schiffsattest, soweit nicht Radar-Ein-Mannsteuerstand	Kann entfallen	Anpassung des Verordnungs-textes wird empfohlen; in zwingende ("muss-")Vorschrift ändern; sodann nächste Erneuerung Schiffsattest
30	7.03 Nr. 8	Automatisches Umschalten auf eine andere Stromquelle	N.E.U.	5 Jahre	Erste Erneuerung des Attestes nach 5 Jahren nach Inkrafttreten
31	7.04 Nr. 1	Bedienung Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen	N.E.U.	2 Jahre	Einverstanden, aber Aus-nahme für historische Dampf-schiffe – dafür eine Maschine
32	7.04. Nr. 2	Maschinensteuerung	N.E.U., soweit nicht Radar-Einmannsteuerstand vorhanden	5 Jahre	N.E.U. bei direkt um-steuer-baren Maschinen wenn im Steuerhaus optisch klar erkennbar ist, ob der Motor auf Vorwärts oder Rückwärts geschaltet ist, im übrigen 5 Jahre
36	7.12	Höhenverstellbare Steuerhäuser	N.E.U.	Beibehalten	1. Absatz: Differenzierung nach Antrieb: nächste Erneue-rung des Attestes mit Aus-nahme elektro-mechanischer Antriebe: dort 30 Jahre; Absätze 2 und 3: nächste Erneuerung des Attestes
Kapitel 8, Maschinenbauliche Anforderungen					
39	8.03 Nr. 2	Überwachungseinrichtungen	N.E.U.	10 Jahre	Nur 5 Jahre
41	8.05 Nr. 1	Brennstofftanks aus Stahl	N.E.U.	10 Jahre	Nur für neue Tanks und nur bei Umbauten, bei denen die Tanks zugänglich gemacht werden
43	8.05 Nr. 3	Keine Brennstofftanks vor dem Kollisionsschott	N.E.U.	5 Jahre	Mindestens 10 Jahre wenn die Tanks keine gemeinsame Wand mit der Außenhaut haben
44	8.05 Nr. 4	Keine Tagestanks und deren Armaturen über Maschinen-anlagen oder Abgasleitungen	N.E.U.	2 Jahre	Einverstanden, aber nicht bei Motoren, die auf Falldruck angewiesen sind, dann nur bei Ersatz

Unsere Vorschläge begründen wir zu den jeweiligen laufenden Nummern wie folgt:

Zu Nr. 2 merken wir an, dass bei geschweißten Schiffen durchaus eine längere als die von der VBD angenommene durchschnittliche Lebensdauer der Schiffe zu erwarten ist. Als ein gegenüber der Marktverdrängung milderes Mittel schlagen wir vor, dass nach Ablauf des Übergangszeitraums von 40 Jahren einem rechnerischen Nachweis im Sinne des § 3.03 Nr. 1a RheinSchUO der Vorrang gegeben wird, um ein Sinken des Schiffes nach Vollaufen einer Abteilung zu verhindern. Es erscheint uns jedenfalls möglich, die Schwimmfähigkeit in Anhängigkeit einer beim rechnerischen Nachweis festzulegenden Abladetiefe nachzuweisen. Ein individueller Nachweis wäre hierbei einer formelhaften Überprüfung gleichwertig, soweit bei der Berechnung vom Vollaufen nur einer Abteilung ausgegangen wird.

Zu Nr. 3 ist aus unserer Sicht zu beachten, dass eine Lebensgefahr durch Fortgeltung der Übergangsvorschrift praktisch immer dann, aber auch nur dann besteht, wenn die sich in den Räumen aufhaltenden Personen von einem Wassereintrich überrascht werden. Daher bitten wir nach Räumen, die für den dauerhaften Aufenthalt von Personen eingerichtet sind und solchen, die für die nur vorübergehende Anwesenheit von Personen eingerichtet sind, entsprechend den Vorgaben der oben stehenden Tabelle zu unterscheiden.

Zu Nr. 4 weisen wir darauf hin, dass die Anzahl der Schiffe, die diese Übergangsbestimmung in Anspruch nehmen, größer sein müsste als von der VBD berechnet. Es dürften praktisch alle Schiffe betroffen sein, die vor 1975 gebaut sind, weil erst 1976 Stabilitätsanforderungen Eingang in die RheinSchUO gefunden haben. Es stellt sich zudem die Frage, durch welche Maßnahme eine gasdichte Trennung erreicht werden kann. Soweit zum Beispiel das Ausschäumen eine adäquate Lösung darstellt, wäre sie kurzfristiger zu erreichen als eine Verschraubung neuer Trennplatten.

Zu Nr. 6 bitten wir in Erwägung zu ziehen, dass die Vorschrift, Ankernischen bei Neubauten vorzusehen, auch mit Blick auf Umweltschäden verabschiedet wurde, weil herausstehende Anker von Schiffen die Laderäume von Tankschiffen bei einer Kollision aufreißen können. Da aber Tank- und Gasschiffe zunehmend mit Doppelhüllen ausgestattet werden, erscheint es vertretbar, bei dieser besonders kostspieligen Maßnahme ausnahmsweise an einer Übergangsbestimmung N.E.U. eher als an einer Frist von 40 Jahren festzuhalten. Im Falle der Kollision mit anderen als Gefahrgutschiffen wird sich zudem die Verbesserung der Intaktabilität und Sinksicherheit bei Fahrgastschiffen sowie die schiffbaulichen Veränderungen im Bereich der Schwimmfähigkeit herkömmlicher Güterschiffe positiv auf mögliche Unfallrisiken auswirken.

Zu Nr. 7 erklären wir, dass Motorräume, die zunächst nicht als Motorräume im Sinne des § 1.01 RheinSchUO galten, vor allem die Bugstrahlruderräume sind. In diesen eher kleinen Räumen ist es außergewöhnlich schwierig, einen zweiten Ausgang anzuordnen. Wir bitten, auch die Möglichkeit von gleichwertigen Lösungen in Betracht zu ziehen, die etwa in Ausstiegen über der Anlage bestehen können. Zudem weisen wir darauf hin, dass durch die Verbesserung der Wartungstechnik der Maschinenanlagen ein häufiger oder dauerhafter Aufenthalt in den Maschinenräumen nicht erforderlich ist.

Zu Nr. 8 weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass eine Kürzung der Übergangsvorschrift zu dieser Vorschrift Schiffen, die sich auf die Übergangsbestimmung berufen, enorme Kosten verursachen kann. Die Mindestanforderungen für die Manövrierfähigkeit sind zu recht an der schwierigsten Passage des Stromes, der Gebirgsstrecke, ausgerichtet. Als milderes Mittel für die Schiffe, die eine Mindestgeschwindigkeit von 13 km/h nicht erreichen, wäre es möglich, die Fahrt durch das Gebirge nur mit einem Vorspann oder anderer nautischer Hilfe zuzulassen.

Bei Nr. 9 merken wir an, dass eine differenzierte Betrachtung vorgenommen werden sollte, die berücksichtigt, welches Äquivalent für Schiffe mit Gemeinschaftsattest den ehemaligen Vorschriften im Rheinstromgebiet entspricht. Insoweit nehmen wir auf die eingangs zu den Dienstanweisungen gemachten Bemerkungen Bezug. Effektiv wären aus unserer Sicht vor allem Verbesserungen am Ruder.

Zu Nr. 11 erscheint uns der Hinweis angebracht, dass die von der VBD insbesondere in diesem Fall kalkulierte Ausfallzeitraum für Nachrüstungen zu optimistisch eingeschätzt wird. Auch die tatsächlichen Nachrüstkosten sind optimistisch kalkuliert. Im übrigen gibt es bereits eine Vielzahl biologischer Schmierstoffe, die bereits in der Rheinschiffahrt Verwendung finden.

Bei Nr. 12 können wir uns eine Verkürzung der von seiten der VBD angeregten Terminierung der Übergangsvorschrift vorstellen, weil mit dieser Vorschrift ein erheblicher Sicherheitsgewinn verbunden ist, der durchaus im Interesse der Schiffahrt liegt.

Zu Nr. 13 ist ebenso wie bei Nr. 9 anzumerken, dass die Verkürzung der Übergangsvorschrift eine marktverdrängende Kostenfolge auslösen könnte. Die Vorschriften 9 und 13 stehen in einem so engen Zusammenhang, dass eine getrennte zeitliche Vorgabe nicht möglich erscheint.

Zu Nr. 14 weisen wir darauf hin, dass neben einer bestehenden hydraulischen Antriebsanlage keine weitere Anlage zwingend vorgeschrieben ist. Soweit diese vorhanden ist, wird sie während der Fahrt auch nur für Steuerhausbewegungen eingesetzt (vgl. auch Nr. 36). Wir regen an zu prüfen, ob nicht zu niedrig veranschlagte Kosten eine Verlängerung der Übergangsregelung angeraten sein lassen.

Zu Nr. 19 machen wir darauf aufmerksam, dass eine Summation einzelner an sich vertretbarer kurzfristiger Veränderungen zu einer beträchtlichen finanziellen Belastung führen können, so dass wir empfehlen, die Übergangsfrist auf die erste Erneuerung der Schiffsattests nach 5 Jahren nach Auslaufen der Übergangsvorschrift festzusetzen.

Zu Nr. 29 empfehlen wir, den Verordnungstext zu § 7.09 Nr. 7 Satz 1 RheinSchUO dahingehend zu ändern, dass das akustische Signal nach dem Erkennen des Ausfalls oder der Störung gelöscht werden können muss. Dies würde einen Fortschritt für den sicheren Betriebsablauf bedeuten. Entsprechende Anpassungen nach dem von uns vorgeschlagenen Text würden wir mit der Erneuerung des Schiffsattests vorschlagen zu terminieren.

Zu Nr. 30 ist zu bemerken, dass die Anzahl der Schiffe, die von der Übergangsregelung profitieren nach unserer Einschätzung erheblich größer ist als von der VBD angenommen. Auch hier plädieren wir für eine Anpassung bei der erster Erneuerung des Schiffsattests 5 Jahre nach Auslaufen der Übergangsvorschrift.

Zu Nr. 31 weisen wir darauf hin, dass wir zwar grundsätzlich mit der Kürzung der Übergangsvorschriften einverstanden sind, es aber nach unserer Auffassung eine Ausnahmeregelung für historische Dampfschiffe geben muss, für die dann ständig ein Maschinist im Maschinenraum erforderlich sein muss. Dies entspricht auch dem Vorschlag der VBD.

Zu Nr. 32 tragen wir vor, dass eine differenzierte Betrachtung vorzunehmen ist, da es noch eine Vielzahl von direkt umsteuerbaren Schiffen gibt, deren Maschinensteuerungen in Querrichtung zu betätigen sind. Ein Sicherheitsverlust lässt sich aus der bloßen Tatsache der Queranrichtung der Anlage nicht herleiten. Die Schiffsführung ist mit diesen Anlagen in der Regel bestens vertraut. Für Ablöser oder kurzfristig das Ruder übernehmende Personen wäre es hilfreich, neben den bestehenden Motorrichtungsvorgaben ein klares und eindeutiges farbiges optisches Signal (Pfeile) vorzusehen, die eindeutig erkennen lassen, in welche Richtung das Fahrzeug bewegt wird. Bei allen anderen Schiffen können wir uns mit der vorgeschlagenen Verkürzung der Übergangsvorschrift einverstanden erklären.

Zu Nr. 36 erscheint es uns ebenfalls angemessen, nach der Art zu unterscheiden, mit deren Hilfe die Höhenverstellung vorgenommen wird. Wir schlagen vor, bei § 7.12 Satz 1 bei elektromechanisch betriebenen Notabsenkungen dem Vorschlag der VBD zu folgen und die Übergangsfrist beizubehalten.

Bei anderweitig betriebenen Notabsenkungen (hydraulisch oder pneumatisch) ist eine Anpassung schon bei der Erneuerung des Schiffsattests möglich. Für die Sätze 2 und 4 der Vorschrift kann dies für alle Hebesteuersühle gelten.

Die Überwachung der Anlagen im Sinne des § 8.03 Nr. 2, Vorschrift Nr. 39, wird wohl von viel weniger Schiffen als die VBD annimmt noch nicht gemäß der geltenden Verordnung durchgeführt. Dies ist nach unserer Vermutung auf den verbesserten Schutz der Maschine und auf die mit der Vorschrift verbundene Erleichterung bei den Besatzungsvorschriften anzunehmen. Soweit unsere Vermutung zutrifft, könnten wir uns mit einer Verkürzung der Übergangsvorschrift gegenüber dem Vorschlag der VBD einverstanden erklären.

Zu Nr. 41 bitten wir zu erwägen, dass die Zugänglichkeit des Aufstellungsraumes die einzige Gelegenheit ist, die vorgesehene Nachrüstung vorzunehmen. Wir bitten, eine entsprechende Umbauklausel in die Verkürzung der Übergangsvorschrift aufzunehmen.

Zu Nr. 43 empfehlen wir, die Übergangsvorschrift wenigstens 10 Jahre gültig zu lassen, sofern der Tank keine Wand hat, welche zur Außenhaut gehört.

Zu Nr. 44 empfehlen wir, danach zu unterscheiden, ob die Motoren auf die Benutzung von Falldruck angewiesen sind. Bei diesen Motoren wird die vorgesehene Nachrüstung nur dann möglich sein, wenn ein kompletter Ersatz des Motors vorgesehen ist. Ansonsten wird keine ausreichende Höhe für die Installation von Tagestanks anderswo als im Schacht über dem Motor gegeben sein.

Bei anderen Motorentypen erscheint uns grundsätzlich eine kurzfristige Terminierung möglich. Dies gilt jedenfalls, soweit keine Nachrüstungsvorschriften für bestehende Motoren aufgrund von Abgasvorschriften der Stufe "0" ergehen.

Einer Stellungnahme zu den Vorschriften des Kapitels 15 RheinSchUO, das die Fahrgastschiffahrt behandelt, enthalten wir uns, da die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung der Zentralkommission derzeit eine komplette Überarbeitung dieses Kapitels vornimmt. Die Kommission für die Fahrgastschiffahrt der EBU und die ESO behalten sich vor, hierzu im weiteren Verlauf der Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Zu den anderen Übergangsvorschriften werden wir im September Stellung nehmen.

Wir wären Ihnen dankbar, sehr geehrter Herr Orlovius, wenn Sie unsere Stellungnahme an die Mitglieder der Arbeitsgruppe und an die VBD weiterleiten könnten. Einer weiteren gemeinsamen Erörterung der Angelegenheit auch mit Vertretern der VBD sehen wir mit Freude entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. G. Criqui

gez. J. Conings