



Schiffsüberprüfungsbericht-(SIRE) -Programm

**Schiffsüberprüfungsfragebogen für Lastkähne in
den Bereichen Öl, Chemie und Gas,
einschließlich Schlepp- und Schubkähne.
(BIQ-EBIS 9 – Europäische Binnenregion)**

1. Jan 2021

Oil Companies International Marine Forum

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT 1	4
ABSCHNITT 2	5
ABSCHNITT 3	6
ABSCHNITT 4	9
ABSCHNITT 5	122
Kapitel 1 – Allgemeine Angaben.....	133
Kapitel 2 – Schiffszertifikate und gesetzlich vorgeschriebene Aufzeichnungen/Dokumente..	16
Kapitel 3 – In Besitz befindliche Schiffsbesatzungszeugnisse und Ausbildung	18
Kapitel 4 – Gesundheit und Sicherheit.....	21
Kapitel 5 – Drogen- und Alkoholpolitik	30
Kapitel 6 – Ausrüstung zur Brandbekämpfung und Lebensrettung.....	32
Kapitel 7 – Umweltschutz.....	36
Kapitel 8 – Handhabung der Ladung	39
Kapitel 9 – Steuerhaus und Navigation.....	45
Kapitel 10 – Festmachen/Koppeln und Heben.....	49
Kapitel 11 – Maschinenraum	51
Kapitel 12 – Betriebssicherheit	54
Kapitel 13 – Erscheinungsbild des Schiffes / Haushaltsführung	59
Kapitel 14 – Ladungsmessung und Ladungsverwahrung	60
Kapitel 15 – Flüssigerdgas-Antrieb	62

ABSCHNITT 1

1.1 Einführung und Hintergrund

Das Schiffsüberprüfungsbericht-(SIRE)-Programm wurde im Jahr 1993 vom OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) gegründet. Dies ermöglichte es den Mitgliedern, Schiffsüberprüfungsberichte einzureichen und sich mit anderen Mitgliedern sowie mit anderen bestimmten Unternehmen, die keine OCIMF-Mitglieder waren, auszutauschen.

Die Teilnahme an diesem Programm, entweder als einreichendes OCIMF-Mitglied oder als Empfänger des Programms, ist freiwillig. Jeder Teilnehmer, der Berichte aus dem Programm erhält, bestimmt eigenständig, wie er die in den Berichten enthaltenen Informationen vollkommen unabhängig bewertet.

Im Rahmen des SIRE-Programms besitzt jeder Operator eines Schiffes, das Gegenstand einer Inspektion ist, die Möglichkeit, zu den im Bericht vorgenommenen Anmerkungen schriftlich Stellung zu nehmen. Diese Inspektionsberichte sind in der SIRE-Datenbank enthalten, auf welche Empfänger von Berichten zugreifen können, was sie wiederum dazu berechtigt, Berichte anzusehen oder herunterzuladen.

1.2 Änderungen am SIRE-Programm

Am SIRE-Programm wurden seit seiner Einführung im Jahr 1993 eine Reihe von Änderungen vorgenommen. Erstmals wurde es im Jahr 1997 geändert, als für Programmempfänger die Zugriffsmöglichkeit auf Berichte sowie die Kommentarfunktion für Betreiber eingerichtet wurde.

Bei der Überarbeitung des Programms im Jahr 1997 wurden zwei wichtige Änderungen eingeführt. Diese war die Einführung folgender Änderungen:

1. das einheitliche Schiffsinspektionsverfahren; und
2. der Vessel Particular Questionnaire (VPQ; dt.: Schiffsspezifischer Fragebogen).

Im ursprünglichen Programm des Jahres 1993 war es dem überprüfenden OCIMF-Mitglied überlassen, welches Überprüfungsprotokoll und welches Berichtsformat er anzuwenden wünschte. Im Jahr 1997 wurde dies durch das einheitliche Schiffsüberprüfungsverfahren geändert. Der Schiffsüberprüfungsfragebogen (Vessel Inspection Questionnaire, VIQ) war ein neu entwickeltes OCIMF-Dokument, welches im Jahr 1997 eingeführt wurde.

Der VIQ wurde seitdem regelmäßig anhand von aktualisierten Fragebögen, die in den Jahren 2004, 2005, 2008, 2009, 2012, 2014 und 2018 veröffentlicht wurden, überarbeitet. Der Vessel Particular Questionnaire (VPQ) wurde im Jahr 2003 eingeführt.

Die im Jahr 2004 durchgeführten Überarbeitungen trugen zu weiteren entscheidenden Änderungen des Überprüfungsverfahrens bei, wobei zahlreiche neue Schiffstypen hinzugefügt wurden, die im Rahmen dieses Programms überprüft werden. Diese werden zusammenfassend als Schiffe bezeichnet.

Binnenschiff

Das SIRE-Programm wurde im Jahr 2005 erweitert, um die Überprüfung von Binnenschiffe, die Erdölprodukte, Chemikalien oder Gas transportieren, oder von Schiffen, die für den Transport von verpackten Erdölprodukten oder Gas eingesetzt werden, oder von Tankwägen, die dieselben Güter transportieren, einzubeziehen. Schleppschiffe, die bei der Abfertigung von Binnenschiffe eingesetzt werden, die die oben aufgeführten Güter befördern, können ebenfalls anhand des SIRE-Programms inspektiert werden.

Inspektionen dieser Schiffe werden mithilfe von Fragebögen durchgeführt, die speziell für den Schiffstyp und die geographischen Gebiete geeignet sind, in denen sie eingesetzt werden.

Am 1. Januar 2021 wurde das Programm erweitert, um einen Fragebogen einzubinden, der zur Überprüfung von Binnenschiffe – einschließlich Schlepp- und Schubleichter in Europa – die Öl, Chemie und Gas transportieren, verwendet werden kann. Dieser Fragebogen basiert auf dem Fragebogen, der vom European Barge Inspection Scheme (EBIS; dt.: Europäisches Binnenschiffs-Inspektions-System) verwendet wird, und ist zur Verwendung in der Europäischen Binnenregion bestimmt.

Durch diese Ergänzung mit dem BIQ-EBIS9-Fragebogen gibt es fünf regionale Fragebögen, die im SIRE-Programm verwendet werden:

- i. BIQ5 North America (NA)
- ii. BIQ5 South and Central America (S&CA)
- iii. BIQ5 Europe (EUR)
- iv. BIQ-EBIS9 European Inland Region und
- v. BIQ5 Rest of World (RoW) or International questionnaire.

1.3 Das einheitliche Schiffsinspektionsverfahren

Dieses Prinzip unterstützt das SIRE-Programm stützt sich auf dieses Prinzip und erfordert, dass sowohl teilnehmende einreichende Unternehmen als auch Inspektoren ein einheitliches Schiffsinspektionsverfahren anwenden.

Dieses Verfahren setzt sich aus einem *Inspektionselement* und einem *Berichtselement* zusammen.

Das Inspektionselement nutzt eine Reihe von detaillierten Inspektionsfragebögen, die für den inspektierte Schiffstyp geeignet sind. Diese Fragebögen behandeln Themen, die mit Sicherheit und Verschmutzungsprävention verbunden sind. Inspektoren, die bei den einreichenden Unternehmen angestellt sind oder unter Vertrag genommen werden, müssen sämtliche Fragen beantworten.

Die Fragen sind in den meisten Fällen mit Erläuterungen und/oder Verweisen auf Quellendokumente zu Rechtsvorschriften oder Best Practices der Industrie versehen. Sie sollen dem Inspektor bei der Beantwortung der Frage helfen.

Das Berichtselement wurde aus dem abgeschlossenen elektronischen Fragebogen entwickelt, der vom Inspektor zur weiteren Bearbeitung vor der Übermittlung an den Schiffsbetreiber/ und an SIRE eingereicht wird, entweder direkt über die SIRE-Webseite oder bei dem einreichenden Unternehmen.

ABSCHNITT 2

2.1 Der Schiffsinspektionsfragebogen (Vessel Inspection Questionnaire, VIQ)

Die Überarbeitungen des SIRE VIQ und der begleitenden Inspektionsberichte haben Änderungen am Umfang und an der Präsentation des Programms eingeführt sowie sichergestellt, dass das Programm eine kontinuierliche Verbesserung verfolgt.

Diese Änderungen umfassen:

1. Die Inspektion von Kombinations- und Shuttle-Tankern, Chemie- und Gastankern.
2. Die Kategorisierung aller Schiffe nach Größe.
3. Die Inspektion von Binnenschiffe, die Erdölprodukte, Chemikalien oder Gas transportieren; oder von Schiffen, die zum Transport von verpackten Erdölprodukten oder Gas eingesetzt werden; oder von Tankwägen, die dieselben Güter transportieren, sowie von Schleppschiffe, die bei der Abfertigung von Binnenschiffe zum Einsatz kommen, die solche Güter transportieren. Die verwendeten Inspektionsfragebögen werden zusammenfassend als Schiffsinspektionsfragebögen (Vessel Inspection Questionnaires, VIQs) bezeichnet.
4. Der Fragenkatalog, der speziell für die Verwendung mit „Binnenschiffe“ bestimmt ist, wird als Binnenschiffsinspektionsfragebögen (Barge Inspection Questionnaires, BIQ) bezeichnet.
5. Das Konzept von „Frage und Unterfrage“, das in der ersten und zweiten Ausgabe des VIQ verwendet wird, wurde in der dritten Ausgabe und in den darauf folgenden Ausgaben nicht mehr fortgesetzt, sondern durch spezielle individuelle Fragen ersetzt (einige Fälle ausgenommen). Wie in früheren Ausgaben werden jedoch weiterhin die Antworten „Ja“, „Nein“, „Nicht gesehen“ oder „Nicht zutreffend“ verwendet.

2.2 Neu geordneter Schiffsinspektionsfragebogen (Vessel Inspection Questionnaire, ROVIQ) und VIQ-Editor-Programm

ROVIQ war eine Funktion, die mit den Überarbeitungen im Jahr 2000 eingeführt wurde. ROVIQ organisiert die VIQ-Fragen und Erläuterungen so, dass sie dem Verlauf des Weges entsprechen, den ein Inspektor normalerweise während einer Inspektion absolviert.

Der ROVIQ geht davon aus, dass eine Inspektion den folgenden Verlauf nimmt: eine Inspektion der Schiffsdokumente, gefolgt von einer Inspektion des Steuerhauses und der Navigation, der Kommunikationssysteme, der allgemeinen externen Bereiche (einschließlich Liegeplatz, Hauptdeck und Pumpenraum), Ladekontrollraum, Motor- und Steuerräume sowie der Unterkünfte.

Aktuell besitzt nur der Fragebogen, der für die Hochseeflotte verwendet wird, die ROVIQ-Option. Die Auswahl eines für eine Inspektion zu verwendenden Fragebogens erfolgt mithilfe eines in das SIRE-Berichtseditor-Softwareprogramm integrierten Assistenten für die Schiffsauswahl. Dieser Assistent benötigt eine Reihe an zu beantwortenden Fragen, um den richtigen Fragenkatalog auszuwählen. Wenn der Fragenkatalog zusammengestellt worden ist, kann der Fragebogen in verschiedenen Dateiformaten ausgedruckt werden.

Es wird erwartet, dass diese Fragebögen, in ihrer ursprünglichen Form oder als ROVIQ, während jeder Inspektion verwendet werden. Die Ergebnisse des Inspektors müssen nach Abschluss der Inspektion aus dem Notizbuch in das entsprechende VIQ-Editor-Programm übertragen werden.

ABSCHNITT 3

3.1 Verwendung des SIRE-Schiffsinspektionsfragebogen (BIQ5-EBIS9)

Die in diesem Programm verwendeten Inspektionsfragebögen enthalten eine Reihe von Fragen, die sich auf Sicherheit und Verschmutzungsprävention beziehen und die für den Schiffstyp gelten, der inspektiert wird. Diese Fragen sind fortlaufend nummeriert und werden in separate Kapitel unterteilt.

Jedes Kapitel enthält eine Reihe von Fragen, die vom Inspektor beantwortet werden müssen. Fragen können von Erläuterungen begleitet werden, die folgende Informationen enthalten:

1. Anleitung für Inspektoren.
2. Zitierregel(n) für Referenzquelle(n) und/oder Best Practices der Branche, die sich auf die Fragen beziehen.
3. Einen Indikator zur Feststellung dessen, wann ein Kommentar eines Inspektors obligatorisch ist.

Der Leitfaden und die Verweise auf Vorschriften/Branche bündeln die Fragen und werden zur Unterstützung des Inspektors bei der Beantwortung der Fragen bereitgestellt. Einige der Fragen haben keine Anleitung. In solchen Fällen ist der Inspektor gefordert, sein Wissen und Urteilsvermögen bei der Beantwortung der Frage anzuwenden.

Wenn der Inspektor beschließt, dass die Frage positiv beantwortet werden sollte, sollte das Feld „Ja“ im VIQ-Editor-Programm aktiviert werden. Wenn der Inspektor beschließt, dass die Frage negativ beantwortet werden sollte, sollte das Feld „Nein“ aktiviert werden.

Gegebenenfalls sollte das Feld „Nicht zutreffend“ angekreuzt werden.

Der Inspektor *muss* bei jeder Frage eine Anmerkung ergänzen, bei der das Antwortfeld mit „Nein“ markiert ist. Die Anmerkung *muss objektiv sein und muss zudem den Grund angeben und erläutern*, warum die Frage negativ beantwortet wurde.

Der Inspektor *muss* gemäß dem zu inspektierte Schiffstyp alle Fragen beantworten. *Wenn dies nicht geschieht, kann der Inspektionsbericht nicht an die SIRE-Webseite zur weiteren Bearbeitung durch den Auftraggeber, der die Inspektion veranlasst hat, übermittelt werden.*

In Fällen, in denen die Antwort „Nicht zutreffend“ lautet, ist es nicht erforderlich, dass der Grund im Abschnitt „Anmerkungen“, der die Frage begleitet, angegeben wird. Wenn nach Ansicht des Inspektors jedoch eine erläuternde Anmerkung erforderlich ist, kann der Inspektor diese im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“, der der Frage beigefügt ist, vornehmen. Der Inspektor muss sicherstellen, dass solche Kommentare zum Verständnis dafür beitragen, warum die Antwort „Nicht zutreffend“ ausgewählt wurde.

In einigen Fällen, in denen der inspektierte Schiffstyp dazu führt, dass eine oder mehrere Fragen nicht zutreffend sind, ist der Berichtseditor so programmiert, dass er diese Fragen automatisch mit „Nicht zutreffend“ beantwortet. In vielen Fällen haben die Fragen keine Option „Nicht zutreffend“.

Der Inspektor muss die Besatzung des Binnenschiff auffordern, mindestens 10 stichprobenartige Ausrüstungsprüfungen durchzuführen. Eine Auswahl von Fragen zu Bereichen, in denen ein Test durchgeführt werden kann (jedoch nicht auf diese beschränkt), wurde mit einem fettgedruckten Hinweis versehen, der besagt: **„Dies ist eine Zufallsfrage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Inspektion beantwortet werden“**. Wo diese Tests durchgeführt werden, muss der Inspektor dies im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“ für die anwendbaren Fragen notieren und in das Testergebnis miteinbeziehen. Wenn das Ergebnis des Tests eine Anmerkung rechtfertigt, dann sollte die Frage mit „Nein“ beantwortet und eine Anmerkung gemacht werden.

Am Ende jedes Kapitels gibt es einen Abschnitt mit dem Titel „Zusätzliche Kommentare“. Wenn der Inspektor Kommentare zu einem beliebigen Thema vornimmt, die nicht durch spezielle Fragen im Kapitel abgedeckt werden, kann der Inspektor solche Kommentare in diesem Abschnitt eintragen.

Sprachen

Dieser Fragebogen steht dem Inspektor in vier Sprachen über den SIRE-Inspektionseditor zur Verfügung: Niederländisch, Deutsch, Französisch und Englisch. Der Inspektor *muss* seine Anmerkungen und Kommentare immer in Englischer Sprache notieren.

Wo der Inspektor denkt, dass ergänzender Text erforderlich ist, um seine Anmerkungen und/oder Kommentare zu erläutern, kann der Inspektor dies in einer der drei anderen Sprachen tun – Niederländisch, Deutsch oder Französisch. Dies muss zusätzlich zur in englischer Sprache erfassten Anmerkung und/oder dem Kommentar erfolgen.

Die oben beschriebenen Anforderungen werden in der folgenden Tabelle beschrieben.

Feld	Option	Reaktion
Y	Ja	Klicken Sie auf „Ja“, wenn auf der Grundlage des fachlichen Urteils des Inspektors, unterstützt durch die Erläuterungen (falls vorhanden), die Frage positiv beantwortet werden sollte. Wenn laut dem Urteil des Inspektors die Antwort „Ja“ mit weiteren positiven Kommentaren ergänzt werden muss, kann der Inspektor solche Kommentare in das Feld „Kommentare“ eintragen. Inspektoren sollten berücksichtigen, dass, sofern keine ungewöhnliche Situation positiv beschrieben werden muss, ein „Ja“ ohne Kommentar vollkommen angemessen ist.
N	Nein	Klicken Sie auf „Nein“, wenn auf der Grundlage des fachlichen Urteils des Inspektors, unterstützt durch die Erläuterungen (falls vorhanden), die Frage negativ beantwortet werden sollte. Die Anmerkung <i>muss objektiv sein und muss zudem den Grund angeben und erläutern</i> , warum die Frage negativ beantwortet wurde.
NA	Nicht zutreffend	Klicken Sie auf „ Nicht zutreffend “, wenn der durch die Frage abgedeckte Gegenstand nicht für das zu überprüfende Schiff gilt. In einigen Fällen wird die Antwort „ Nicht zutreffend “ automatisch in der Software gegeben und ist abhängig vom Typ des inspizierten Schiffes. In anderen Fällen ist die Antwortmöglichkeit „ Nicht zutreffend “ der Frage nicht zugeordnet und es stehen nur die beiden Möglichkeiten „Ja“ und „Nein“ zur Verfügung. Wenn laut dem Urteil des Inspektors die Antwort „ Nicht zutreffend “ mit weiteren positiven Kommentaren ergänzt werden muss, kann der Inspektor solche Kommentare in das Feld „Sonstige Inspektor-Kommentare“ eintragen. Falls nach dem Urteil des Inspektors ein erläuternder Kommentar notwendig ist, kann der Inspektor einen solchen Kommentar im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“ vornehmen, der die Frage begleitet, vorausgesetzt, dass solche <u>Kommentare das Verständnis dafür fördern, warum die Antwort „Nicht zutreffend“ ausgewählt wurde.</u>
	Zufällige Tests	Der Inspektor muss die Besatzung des Lastkahnes auffordern, mindestens 10 stichprobenartige Ausrüstungsprüfungen durchzuführen. Eine Auswahl von Fragen zu Bereichen, in denen ein Test durchgeführt werden kann (jedoch nicht auf diese beschränkt), wurde mit einem fettgedruckten Hinweis versehen, der besagt: „ Dies ist eine Zufallsfrage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Inspektion beantwortet werden “. Wo diese Tests durchgeführt werden, muss der Inspektor dies im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“ für die anwendbaren Fragen notieren und in das Testergebnis miteinbeziehen. Wenn das Ergebnis des Tests eine Anmerkung rechtfertigt, dann sollte die Frage mit „Nein“ beantwortet und eine Anmerkung gemacht werden.
	Anmerkungen und Kommentare	Eine Anmerkung des Inspektors ist bei der Antwort „ Nein “ erforderlich. Wenn die Frage ausdrücklich die Stellungnahme eines Inspektors erfordert, unabhängig davon, wie das Antwortfeld angekreuzt ist, müssen solche Kommentare im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“, welcher die Frage begleitet, erfasst werden. Inspektoren ist es überlassen, auch dort Kommentare zu erfassen, wo das Feld „Ja“ ausgewählt wurde, vorausgesetzt solche Kommentare fördern das Verständnis der Person (Empfänger des Berichts), die den Bericht liest.
	Zusätzliche Kommentare	Der Abschnitt „Zusätzliche Kommentare“ am Ende jedes Kapitels kann dafür verwendet werden, um für das Kapitel relevante Kommentare zu erfassen, welche die Kommentare <i>ergänzen</i> , die der Inspektor bei der Beantwortung der spezifischen Fragen in diesem Kapitel abgeben kann.

3.2 BIQ-Verfügbarkeit

Alle Inspektionsfragebögen können von der OCIMF-Webseite unter <https://www.ocimf.org/sire/resources/questionnaires.aspx> heruntergeladen werden.

ABSCHNITT 4

Verhalten der Inspektoren

4.1 Obligatorische Anforderungen

Die folgenden allgemeinen und ergänzenden Anforderungen sind obligatorisch und *müssen* von den Inspektoren beachtet werden.

4.1.1 Allgemeine Anforderungen

1. Der Inspektor *muss* sich dem Kapitän oder dem bevollmächtigten Stellvertreter des Kapitäns vorstellen; den Umfang der Inspektion erläutern und die bevorzugte Reihenfolge, in welcher die Inspektion durchgeführt werden soll, vor Beginn besprechen. Die Inspektoren sollten uneingeschränkt kooperieren, um die Inspektion in der Reihenfolge durchzuführen, die den Betrieb des Schiffes am wenigsten beeinträchtigt. Dieses Treffen zwischen dem Inspektor und dem Kapitän sowie jedem anderen wichtigen Mitglied der Schiffsbesatzung wird als „Eröffnungsbesprechung“ bezeichnet.
2. Der Inspektor muss während dem Verlauf der Inspektion jederzeit von einem Mitglied der Schiffsbesatzung begleitet werden.
3. Die Inspektoren können während einer Inspektion gelegentlich Beobachter mitbringen. Wenn der Inspektor von einem Beobachter begleitet wird, *muss* der Inspektor diesen dem Kapitän zur gleichen Zeit und auf die gleiche Weise vorstellen, wie er sich auch selbst vorstellt. Die Inspektoren *müssen* den Umfang und die Tragweite der Rolle des Beobachters während der Inspektion erläutern.
4. Der Inspektor *muss* in Bezug auf seine Kommunikation, sein Verhalten und seine eigenen persönlichen Sicherheitsverfahren an Bord des Schiffes und im Terminal mit gutem Beispiel vorangehen. Er *muss* jederzeit eine angemessene persönliche Schutzausrüstung tragen.
5. Elektrische oder elektronische Geräte eines nicht zugelassenen Typs, ob netz- oder batteriebetrieben, *dürfen* in gasgefährdeten oder anderen gefährlichen Bereichen *nicht* aktiviert bzw. eingeschaltet sein oder verwendet werden. Dazu zählen Taschenlampen, Radios, Mobiltelefone, Taschenrechner, Computer, Fotoausrüstung und alle anderen tragbaren Geräte, die elektrisch betrieben werden, jedoch nicht für den Betrieb in einem gasgefährdeten Bereich zugelassen sind. Es sollte dabei beachtet werden, dass Geräte wie Mobiltelefone und Smartwatches, wenn sie eingeschaltet sind, ferngesteuert aktiviert werden können. Sodass eine Gefahr durch den Alarm- oder Rufmechanismus und bei Mobiltelefonen durch die natürliche Reaktion, den Anruf beantworten zu wollen, ausgelöst werden kann. Alle besonderen Terminal-Anforderungen *müssen* eingehalten werden.
6. Auf alle Anmerkungen, die der Inspektor beabsichtigt zu erfassen, muss hingewiesen werden. Sie müssen vor Ort mit dem Mitglied der Schiffsbesatzung, welches den Inspektor begleitet, gemeinsam besprochen werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Art der Anmerkungen vollständig verstanden und eine längere Diskussion am Ende der Inspektion vermieden wird.
7. Beim Abschluss der Inspektion erlauben einige einreichende Unternehmen dem Inspektor eine Liste der Inspektionsergebnisse in Form von schriftlichen Anmerkungen vorzulegen. Andere Unternehmen erlauben dies jedoch nicht. In beiden Fällen *muss* der Inspektor die Inspektionsergebnisse mit dem Kapitän oder dem bevollmächtigten Stellvertreter des Kapitäns gemeinsam besprechen, bevor er das Schiff verlässt. Dieses Treffen zwischen dem Inspektor und dem Kapitän sowie jedem anderen wichtigen Mitglied der Schiffsbesatzung wird als „Abschlussbesprechung“ bezeichnet.
8. Abgesehen von der Erstellung der Liste mit den Anmerkungen und der Durchführung der „Abschlussbesprechung“ darf der Inspektor nach Abschluss der Inspektion nicht auf dem Schiff bleiben. Es wird anerkannt, dass dies gelegentlich nicht möglich ist, insbesondere beim Ein- und Auslaufen von Schiffen, die Frachttransfer-Operationen von Schiff-zu-Schiff durchführen.
9. Die für den Abschluss einer Inspektion benötigte Zeit hängt vom inspektierte Schiffstyp ab. Dies kann von Binnenschiffen bis hin zu Schiffen mit Eigenantrieb reichen. Es wird zudem erwartet, dass im Rahmen der Überprüfung/Inspektion Dokumentenprüfungen durchgeführt werden. Alle andere Zeit an Bord sollte genutzt

werden, um das Schiff zu inspizieren, mit den Besatzungsmitgliedern zu interagieren, gegebenenfalls die Liste mit den Anmerkungen zusammenzustellen und die Abschlussbesprechung durchzuführen. Wie in Abschnitt 4.1.1.8 festgelegt, *muss* der Inspektor das Schiff nach Abschluss der Inspektion verlassen, mit Ausnahme der Erstellung einer Liste der Beobachtungen und der Durchführung der „Abschlussbesprechung“.

10. Alle Inspektoren *müssen* ihre eigenen Ruhezeiten beachten. Dabei *müssen* alle Reisen und Ermüdungszustände berücksichtigt werden. Von „Back-to-Back“-Überprüfungen wird abgeraten. Die Inspektoren sollten den Bericht für ein Schiff ausfüllen und einreichen, bevor sie mit einer Inspektion auf einem anderen Schiff beginnen.

4.1.2 Weitere Anforderungen

Zusätzlich zu den oben aufgeführten allgemeinen Anforderungen sind folgende Punkte vom Inspektor zu beachten:

1. Er **muss** beim Ausfüllen eines Inspektionsberichtes durch Angabe der relevanten Informationen oder durch Ankreuzen eines Antwortfeldes auf jede Frage antworten.
2. Er **muss**, wenn Anleitungen zu einer Frage gegeben werden, alle Anleitungen berücksichtigen, um zu beurteilen, wie die Frage beantwortet werden soll.
3. Er **muss** jede Frage beantworten.
4. Er **muss** bei der Beantwortung jeder Frage objektive Beweise beifügen (die Zusicherung der Schiffsbesatzung ist kein ausreichender Beweis oder Nachweis).
5. Er **muss**, wenn eine Frage mit „Nein“ beantwortet wird, einen erläuternden Text in den Abschnitt „Anmerkungen“ eintragen. Wenn die Frage mit „**Nicht zutreffend**“ beantwortet wird oder in Fällen, in denen die Anleitung unabhängig von der Beantwortung der Frage einen Kommentar erfordert, muss dieser Kommentar im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“ eingetragen werden.
6. Er **darf nicht** mit „Ja“ antworten, wenn der Kommentar eines Inspektors negative Inhalte enthält (wenn ein negativer Kommentar oder eine negative Anmerkung gemacht werden soll, sollte die Antwort auf diese Frage „**Nein**“ lauten).
7. Er **darf in keinem** Teil des Inspektionsberichts Folgendes aufführen:
 - i. Jede Gesamt- oder Teilbewertung eines Schiffes oder Angabe der Akzeptabilität/Nicht-Akzeptabilität eines Schiffes.
 - ii. Alle Angelegenheiten, die **nicht** mit dem Thema eines VIQ-Kapitels **zusammenhängen**, und insbesondere alle Angelegenheiten, die **nicht** mit der Schiffssicherheit und dem Schutz vor Meeresverschmutzung **zusammenhängen**.
 - iii. Jede vollständige oder teilweise Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse des Inspektors.
8. Er **muss** die faktische Grundlage und die spezifischen Gründe für alle Meinungen oder subjektiven Kommentare des Inspektors angeben.
9. Er **muss** alle Mängel oder selbst beobachteten Gegebenheiten notieren, gegen die während der Anwesenheit des Inspektors an Bord Maßnahmen ergriffen wurden.
10. Er **darf keine** Kommentare oder Meinungen zu den Maßnahmen äußern, die in Bezug auf die vom Inspektor festgestellten Mängel oder beobachteten Gegebenheiten zu ergreifen sind.
11. Er **darf** den Ausdruck „wir“ **in keiner** Bemerkung oder in keinem sonstigen Kommentar verwenden, es sei denn, die Überprüfung wurde von mehr als einem Inspektor durchgeführt.
12. Er **darf zu keiner** Zeit mündlich einen Hinweis auf die Akzeptabilität/Nicht-Akzeptabilität des Schiffes geben.
13. Er **darf keine** Erkenntnisse, Informationen oder Ergebnisse der Inspektion mit Dritten erörtern oder auf irgendeine Weise (mündlich, schriftlich, elektronisch oder anderweitig) mit ihnen kommunizieren, es sei denn, sie sind rechtmäßig am Inspektionsprozess für dieses Schiff beteiligt.
14. Er **darf** während der Durchführung einer SIRE Inspektion **keine** anderen Inspektions durchführen oder an der Erbringung anderer Dienstleistungen beteiligt sein.

4.2 Zulässige Inspektionsmaßnahmen

Inspektoren **dürfen** Folgendes:

1. Im Abschnitt „Sonstige Inspektor-Kommentare“, der jede Frage begleitet, Kommentare hinzufügen, auch wenn die Frage mit „**Ja**“ beantwortet wird, **sofern** solche Kommentare dem Berichtsempfänger nützliche Informationen zur Verfügung stellen.
2. Auf der Grundlage von Material, auf welches **nicht** in der mit der Frage verbundenen Anleitung verwiesen wird, Fragen beantworten oder Kommentare notieren, muss jedoch die verwendete Referenz angeben und den Grund dafür erläutern.
3. Im Abschnitt „Ergänzende Kommentare“ am Ende jedes Kapitels Kommentare zu Themen einfügen, die durch die Fragen in diesem Kapitel möglicherweise nicht angesprochen werden. Diese Kommentare ergänzen diejenigen, die der Inspektor als Antwort auf die speziellen Fragen in diesem Kapitel abgeben kann.
4. Fragen beantworten, die weder auf das Schiff noch auf seine Ladung zutreffen, indem solche Fragen mit „**Nicht zutreffend**“ beantwortet werden. In solchen Fällen müssen die Inspektoren bei Bedarf im Feld „Sonstige Inspektor-Kommentare“ einen erläuternden Text eingeben.

4.3 Sonstige Inspektionsanforderungen

1. Inspektionen **dürfen nicht** nachts durchgeführt werden, es sei denn das OCIMF-Inspektionsmitglied beantragt dies entsprechend. Der Betreiber des Schiffes **muss** auch zustimmen, dass es sicher ist, eine Inspektion in der Nacht durchzuführen, und dass dies die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auf dem Schiff nicht negativ beeinflusst.
2. Die Inspektoren **sollen** die Kommunikation mit Schiffen und Schiffsbetreibern im Vorhinein auf die erforderlichen Informationen beschränken, um den Zugang zum und vom Schiff zu regeln oder beabsichtigte Inspektionspläne mitzuteilen. Die Inspektoren **sollen** vor ihrer Ankunft auf einem Schiff **keine** Informationen über den VIQ anfordern. Die Inspektoren **dürfen** nach Abschluss der OCIMF-Inspektionsstätigkeiten **nicht** mit dem Schiff oder dem Schiffsbetreiber kommunizieren.
3. Der Inspektor kann verlangen, dass die Ausrüstung in Betrieb genommen und getestet wird, um zu bestätigen, dass sie sich in einem betriebsfähigen Zustand befindet und Offiziere sowie Besatzung mit ihrer Bedienung vertraut sind. Der Inspektor **muss** sicherstellen, dass solche Bitten keine Verzögerungen verursachen oder die Sicherheit und den normalen Betrieb des Schiffes beeinträchtigen können; zudem nicht im Widerspruch zu den Anforderungen des Terminals stehen.
4. Es sollte anerkannt werden, dass das übergeordnete Ziel der Inspektion darin besteht, dem ~~Nutzer~~ Benutzer eines SIRE-Berichts eine sachliche Aufzeichnung der Gegebenheiten und des Betriebsstandards des Schiffes zum Zeitpunkt der Inspektion zu liefern. Und damit wiederum eine Bewertung des Risikos zu ermöglichen, das die Nutzung des Schiffes darstellen könnte.
5. Der Inspektor **muss** seine Zeit planen und ausreichend Zeit einplanen, um genügend Zeit für die Inspektion zur Verfügung zu haben. Die Inspektoren **müssen** die Anforderungen an die Ruhezeiten der Schiffsbesatzung berücksichtigen und sicherstellen, dass die Inspektion diese nicht behindert.
6. Während des Verlaufs der Inspektion wird vom Eintritt in Ballasttanks und/oder Leerräume abgeraten. Die Beurteilung des physischen Zustands von Ballasttanks, Leerräumen usw. kann nur dann erfolgen, wenn die Zugangsluken oder -platten entfernt und die Einbauten vom Deck aus gesichtet werden können. In jedem Fall sollte der tatsächliche Eintritt nur auf ausdrücklichen schriftlichen Antrag des Mitgliedes erfolgen, welches die Inspektion in Auftrag gibt, mit der Befugnis des Kapitäns und unter der Voraussetzung, dass die Hafen- und Terminal-Vorschriften dies zulassen. In allen Fällen **müssen** die in ISGOTT festgelegten Verfahren für den Zutritt in geschlossene Räume strikt eingehalten werden.
7. Reisen zu Schiffinspektionen im Auftrag von OCIMF-Mitgliedsunternehmen **müssen** jederzeit auf sichere Art und Weise unter gebührender Berücksichtigung der Best Practices der Branche und etwaiger Vereinbarungen, die zwischen dem Inspektor und den Mitgliedsunternehmen bestehen, durchgeführt werden.

ABSCHNITT 5

5.1 Der verteilte Bericht

Die vom Inspektor erfassten Antworten (dem Inspektionselement) dienen als Grundlage für die Entwicklung des zweiten Elements des einheitlichen Schiffsinspektionsverfahrens (des Berichtselements), der im Rahmen des Programms verteilt wird. Der ausgefüllte Bericht des Inspektors muss von dem Mitglied, welches die Inspektion in Auftrag gibt, vor der Verarbeitung im SIRE-System und der Übermittlung an den Schiffsbetreiber validiert werden.

Der Bericht bildet nicht die Seiten des VIQ ab, sondern wird in abgekürzter Form verteilt. Er besteht aus den Antworten des Inspektors, die in ein einheitliches Berichtsformat konvertiert wurden. Der Bericht ist in drei Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1

Allgemeine Informationen.

Enthält die in Kapitel 1 des VIQ erforderlichen Informationen sowie Antworten auf bestimmte Fragen aus anderen VIQ-Kapiteln, wofür bestimmte Details oder Daten erforderlich sind.

Abschnitt 2

Mit „Ja“ gekennzeichnete Fragen ohne Kommentar.

Listet die Fragen im VIQ **nur** nach Indexnummer auf, die mit „Ja“ beantwortet wurden, jedoch ohne Kommentare des Inspektors.

Abschnitt 3

Fragen, die mit „Nein“ oder „Nicht zutreffend“ gekennzeichnet sind und anderweitig kommentiert werden, sowie alle zusätzlichen Kommentare am Ende eines Kapitels.

Enthält in vollem Umfang Folgendes:

- (a) Alle VIQ-Fragen, die mit „Nein“ oder „Nicht zutreffend“ beantwortet wurden, sowie die erläuternden Kommentare des Inspektors auf diese Antworten.
- (b) Alle anderen VIQ-Fragen, die entweder in den Abschnitten „Bemerkung“ oder „Sonstige Inspektor-Kommentare“ kommentiert wurden, zusammen mit dem Kommentar.
- (c) Alle zusätzlichen Kommentare am Ende der VIQ-Kapitel.
- (d) In einigen Fällen trägt der SIRE-Berichtseditor in Abhängigkeit von den gewählten Varianten automatisch die Antwort „Nicht zutreffend“ ein.

Kapitel 1 – Allgemeine Angaben

1.1 Schiffsname.

Bei Einsatz in einer Kombination aus Schlepper und Schiff den Namen des anderen Schiffes erfassen.

Präfixe (MT, MV, SS usw.) sollten nur eingegeben werden, wenn das Präfix tatsächlich Teil des registrierten Namens des Schiffes ist. Der Name muss genau so eingegeben werden, wie er auf dem Registrierungszertifikat oder einem gleichwertigen Zertifikat angegeben ist.

EBIS GI.01

1.2 ENI-Nummer

Wenn keine ENI-Nummer vergeben ist, aktivieren Sie das Kontrollkästchen "Nicht anwendbar".

EBIS GI.03

1.3 Unterscuchungsdatum.

Wenn die Inspektion aus irgendeinem Grund innerhalb von zwei oder mehr Tagen erfolgt, ist das Datum das Datum des Abschlusses der Inspektion.

EBIS GI.05

1.4 Schiffstyp.

EBIS GI.02

1.5 ADN-Typ.

EBIS GI.09

1.6 Sprache.

EBIS GI.11

1.7 Unterliegt das inspizierte Schiff den Europäischen Vorschriften?

Wenn ja, geben Sie an, welche Anforderungen das Schiff erfüllen muss.

1.8 Ord der Inspektion.

Beschreiben Sie in Kommentaren den Ort, an dem die Inspektion stattfinden wird. Das heißt, Hafename, Terminalname, Liegeplatzname usw.

EBIS GI.16

1.9 Geografisches Gebiet, in dem das Schiff normalerweise fährt.

1.10 Flagge.

Wenn in den letzten 6 Monaten ein Flaggenwechsel stattgefunden hat, notieren Sie bitte das Datum des Flaggenwechsels und der vorherigen Flagge in den Kommentaren.

EBIS GI.12

1.11 Tragfähigkeit.

Tragfähigkeit in Tonnen aufzeichnen. Wenn keine Tragfähigkeit zugewiesen wurde, markieren Sie die Frage mit 'NA'.

1.12 Maximale Tonnage.

Maximale tonnage in Tonnen aufzeichnen. Wenn keine Maximale Tonnage zugewiesen wurde, markieren Sie die Frage mit 'NA'.

1.13 Bruttotonne.

Brutto tonne in Tonnen aufzeichnen. Wenn keine Brutto Tonne zugewiesen wurde, markieren Sie die Frage mit 'NA'.

1.14 Datum der Lieferung des Schiffes.

Notieren Sie sich den ursprünglichen Liefertermin auf der Bau Werfft. Verwenden Sie für Schubboot und Binnenschiffe, bei denen Monat und Tag nicht vorkommen, den 1. Januar des Baujahres.

EBIS GI.13

1.15 Das Schiff wurde umgebaut/ radikal strukturell umgebaut?

Wenn es Umbau gibt, geben Sie bitte das Datum der Umbau an und geben Sie Einzelheiten zu den von der Umbau abgedeckten Bereichen an. Beantworten Sie die Frage 'NA', falls keine Umbau erforderlich ist.

1.16 Name des Unternehmens, das die Inspektion durchgeführt hat.

*Die Software gibt automatisch den Namen des inspizierenden Unternehmens ein.
EBIS Gl.15*

1.17 Name des Inspektors (nur zur Verwendung durch das Inspektionsunternehmen).

*Die BIQ-Software gibt automatisch den Namen des Inspektors ein. Dies ist nur für das inspizierende Unternehmen und für interne OCIMF-Zwecke bestimmt und wird im gelieferten Bericht nicht berücksichtigt.
EBIS Gl.04*

1.18 Zeit, als der Inspektor an Bord des Schiffes ging.

Wenn die Inspektion über zwei oder mehr Tage, in zwei oder mehr Sitzungen oder von mehr als einem Inspektor durchgeführt wurde, geben Sie die Ankunfts- und Abreisedetails in den Notizen an.

1.19 Zeit, als der Inspektor das Schiff verließ.

1.20 Zeit für die Inspektion.

Notieren Sie die Zeit, die zur Durchführung der Inspektion benötigt wird, auf die nächsten 5 Minuten. Dies ist der tatsächliche Zeitpunkt der Inspektion und schließt Zeiten nicht ein, zu denen die Inspektion aus irgendeinem Grund (Mittagessen, PSC-Inspektion usw.) oder während zwei oder mehr Sitzungen durchgeführt wurde.

1.21 Rumpftyp.

1.22 Den Status des Schiffes zum Zeitpunkt der Inspektion.

EBIS Gl.10

1.23 Zuletzt gelandenes Produkt.

Anmerkungen: Ein flüchtiges Produkt ist Erdöl mit einem Flammpunkt unter 60°C, wie durch die Testmethode mit geschlossenem Becher bestimmt. Wenn eine Last bei einer Temperatur innerhalb von 10°C vom Flammpunkt behandelt wird, sollte sie als flüchtig angesehen werden. Beispielsweise sollte eine Ladung mit einem Flammpunkt von 80°C als flüchtig angesehen werden, wenn sie bei einer Temperatur von 70°C oder höher umgeschlagen wird.

EBIS Gl.06

1.24 Produkt-UN-Nummer.

EBIS Gl.17

1.25 Name des Operators.

Im Rahmen des SIRE-Programms wird ein 'Operator' als das Unternehmen oder die Einheit definiert, das / die die tägliche Betriebskontrolle und Verantwortung für ein Schiff ausübt. Dies kann der DOC-Inhaber sein.

EBIS Gl.22

1.26 Adresse des Operators.

1.27 Telefonnummer.

1.28 Faxnummer.

1.29 E-Mail-Adresse.

1.30 Datum, an dem der Operator die Kontrolle über das Schiff übernommen hat.

1.31 Scheinen die im Fragebogen zu Binnenschiffen und Schleppern eingegebenen Daten korrekt und aktuell zu sein?

Um am OCIMF SIRE-Programm als Unternehmen teilzunehmen, das einen Barge and Tug Particulars Questionnaire (BPQ) einreicht, muss sich der Operator unter sire@ocimf.org an OCIMF wenden. Die Inspektoren müssen nach dem Zufallsprinzip überprüfen, ob die BPQ-Daten korrekt sind. Der BPQ sollte nicht verwendet werden, um Details zu Zertifikaten, Ablaufdaten usw. zu erhalten. Diese müssen aus den Originaldokumenten entnommen werden..

1.99 Zusätzliche Kommentare

Wenn der Inspektor zusätzlich zu den Kommentaren, die der Inspektor als Antwort auf die spezifischen Fragen in diesem Kapitel abgeben kann, Kommentare zu dem in diesem Kapitel behandelten Thema hat, sollte der Inspektor solche zusätzlichen Kommentare in diesen Absatz aufnehmen.

Kapitel 2 – Schiffszertifikate und gesetzlich vorgeschriebene Aufzeichnungen/Dokumente

Bei der Sichtung der Bescheinigungen sollte auf etwaige Vermerke einer Behörde geachtet werden („Vorbehaltlich“ oder „Ausnahmen“). In solchen Fällen sollten Sie sich an den Kapitän des Schiffes wenden.

2.1 Reisebericht bezogen auf den Transport von UN 1203.

Tankschiffe die für den Transport von UN 1203 Benzin zugelassen sind, müssen eine Reiseregistration an Bord mitführen. Die Reiseregistration können auch andere Dokumente sein, aus denen die vorgeschriebenen Informationen hervorgehen. Die Reiseregistratur oder diese anderen Dokumente müssen mindestens drei Monate an Bord aufbewahrt werden, und mindestens die letzten drei Ladungen enthalten.

ADN 8.1.11

EBIS A03.00.00

2.2 Löschescheinigung ist an Bord.

Jedes Schiff das im Zuständigkeitsbereich des CDNI an Land gelöscht hat, muss eine Entladebescheinigung an Bord haben. Die Entladebescheinigung muss mindestens 6 Monate nach dem Löschen an Bord aufbewahrt werden.

CDNI Teil B Artikel 6.03

EBIS A03.01.00

2.3 ADN (Teil 1 bis 9 jeweils gültiger Stand).

Das ADN kann als Buchform oder elektronisch zu Verfügung stehen. Es soll in einer Sprache zur Verfügung stehen die von dem (den) ADN Sachverständige(r) an Bord verstanden wird.

ADN 8.1.2.1.(d)

EBIS A07.00.00

2.4 Sicherheitsplan ist erstellt und an Bord verfügbar, im Bezug auf die zu transportierenden Stoffe.

Bezüglich der vertraulichen Informationen im Sicherungsplan nach ADN 1.10, soll der Inspektor keine Einsicht in den Sicherungsplan erhalten. Der Schiffsführer sollte nur wahrheitsgemäss das Vorliegen des Planes bestätigen oder nicht bestätigen. Der Kontrolleur kann prüfen, ob die minimalen Sicherheitsanforderungen eingehalten werden: Identifizierung der Besatzungsmitglieder, Besucherkontrolle

ADN 1.10

ISGINTT 6

EBIS A15.00.00

2.5 Es gibt keine im Klassenzertifikat aufgeführte "offenen Mängel", deren Termin abgelaufen ist.

Der Inspektor kontrolliert ob vermeldete Anforderungen in der Beilage der Klassifikationszertifikat, noch innerhalb der Ablaufzeit fallen. Diese Anforderungen können vermerkt sein wie "Conditions of Class" oder "Memorandum of Visa" und man findet sie auf dem "Survey Statement", "Attestation" oder "Interim Certificate" abhängig davon welchem Klassebureau es ausstellt. Der Inspektor sollte das Klasse Survey Statement kontrollieren; wenn es älter als 3 Monaten ist, sollte diese Frage mit "nein" beantwortet werden. Bitte beachten Sie die erste fällige Klassenbedingung.

EBIS A19.01.00

2.6 Alle in Kapitel F angeführten, gesetzlich vorgeschriebenen Zertifikate, wenn anwendbar sind gültig. Die jährlichen und zwischenzeitlichen Inspektionen werden innerhalb der vorgeschriebenen Termine durchgeführt?

Der Inspektor wird stichprobenweise einige Zertifikaten und Inspektionsberichte, wenn für das inspizierte Schiff anwendbar, überprüfen. Die Zertifikate und Berichte sollen an Bord und gültig sein.

Zum Beispiel, wenn der Inspektor eine Beobachtung über ein zertifiziertes Gerät schreibt oder sich über den Zustand des Gerätes nicht sicher ist, soll er auch das zutreffende Zertifikat oder den Inspektionsbericht kontrollieren.

EBIS A22.00.00

2.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS A99.00.00

Kapitel 3 – In Besitz befindliche Schiffsbesatzungszeugnisse und Ausbildung

Der Inspektor muss sich um die Feststellung der folgenden Punkte bemühen: Einhaltung der Besatzungsvorschriften sowie der Personalqualifikation und -ausbildung. Spezifische Berufserfahrung des Personals.

3.1 Nach Angaben des Schiffsführers werden alle gesetzlichen Vorschriften, insbesondere hinsichtlich der Fahrzeiten/Ruhezeiten eingehalten.

Manche nationalen Gesetze fordern vor der Übernahme einer Deckwache innerhalb 24 Std eine Ruhezeit von 8 Std. o. ä.; hierbei ist darauf zu achten, daß diese Zeitspanne zusammenhängend ist. Die Einhaltung sollte durch Aufzeichnungen nachgewiesen werden können. Aufschluß hierüber könnten z. B. Die Dienstbücher oder das Fahrzeitenbuch geben. Achtung: Schiff kann auch mit einem Tachograph ausgerüstet sein. Der Inspektor sollte vermerken, ob er das Fahrzeitenbuch kontrolliert hat.

Es gibt 2 Arten von Fahrzeiten büchern; mit rotem Einband (Rheingeseztgebung) und Betriebsart A1 (14 Stunden und einmal pro Woche 16 Stunden); A2 (18 Stunden) und B (24 Stunden) und mit blauem Einband und Betriebsart A (16 Stunden); B (18 Stunden); C (20 Stunden) und D (24 Stunden). Das rote Buch ist in ganz Europa gültig und das blaue Buch ist in ganz Europa gültig, außer am Rhein.

ISGINTT 13

2014/112/EU

EBIS B01.00.00

3.2 Eingetragene Fahrzeit während der Inspektion: (Rot A1 oder A2 oder B; Blau A oder B oder C oder D).

EBIS B01.01.00

3.3 Die Besatzungsmatrix, welche für das Schiff an der SIRE Website eingetragen ist, stimmt während der Inspektion mit den Information bezüglich die an Bord befindlichen Besatzung überein.

Der Schiffbetreiber (Reeder) ist für ständig aktuelle Aufzeichnungen der Daten bezüglich die Schiffbesatzung an Bord verantwortlich. Dafür sollte er die Besatzung Matrix Vorlage auf der SIRE Website herunterladen und verwenden und das ausgefüllte Formular durch Betätigen der Besatzungsmatrix-Schaltfläche auf die EBIS Website hochladen. Bevor der Inspektor an Bord geht, sollte er diese Besatzungsmatrix herunterladen und die ausgedruckte oder elektronische Matrix während der Inspektion zur Überprüfung der Qualifikation und Erfahrung der Besatzung verwenden. Jede festgestellte Unregelmäßigkeit sollte notiert werden. Der Inspektor hat damit zu rechnen, dass, wenn die Besatzung sich kurzfristig geändert hat, es nicht immer möglich ist, die Matrix sofort auf den neuesten Stand zu bringen. Es ist nicht notwendig, dass eine Hardcopy der Matrix zur Verfügung steht und der Inspektor sollte sie auch nicht verlangen.

EBIS B01.02.00

3.4 Es befinden sich genügend Besatzungsmitglieder mit gültigen Streckennachweisen / Patenten an Bord.

Die Anzahl der Patente an Bord muß entsprechend der Betriebsform, des Fahrgebietes und der Einsatzzeit des Schiffes vorhanden sein (sh. Kommunitärzertifikat / Schiffsattest, Dienstbücher oder im Fahrzeitenbuch)

ES-QIN

RPN Art.3

CEVNI Hoofdstuk 1 - Artikel 1.02 + 1.10 - lid 1e

EBIS B02.00.00

3.5 Es befinden sich genügend Besatzungsmitglieder mit gültigen Radarpatenten an Bord.

ES-QIN

CEVNI Hoofdstuk 4 - Artikel 4.06 + Hoofdstuk 6 - Artikel 6.32

EBIS B02.01.00

3.6 Es befinden sich genügend Besatzungsmitglieder mit einem gültigen Funkzeugnis an Bord.

ES-QIN

CEVNI Hoofdstuk 4 - Artikel 4.05

EBIS B02.02.00

3.7 Der verantwortliche Schiffskapitän ist im Besitz einer gültigen ADN-Sachkundigenbescheinigung.

Die gültigen und persönlichen ADN-Zertifikate der Besatzung an Bord, müssen mindestens der aktuellen (bzw. wenn das TMS leer und nicht gasfrei ist: der letzten) Ladung entsprechen. N/A ist zu wählen, wenn das TMS z.B. leer und gasfrei ist und ein gültiges „Gasfreiheitszertifikat“ einer anerkannten sachverständigen Person, die eine Gasfreiheit bescheinigen kann, an Bord vorhanden ist. Siehe auch ADN 7.2.3.15

Vermelden sie in den Bemerkungen den Typ des vorhandenen Zertifikates des / der ADN Sachkundigen an Bord.

ADN 8.2

ADN 7.2.3.15

EBIS B03.00.00

3.8 Schriftliche Weisungen sind vorhanden.

Bei einem sauberen und gasfreien Tankschiff muss "N/A" angekreuzt werden.

ADN 5.4.3.

EBIS B04.00.00

3.9 Die Besatzung ist mit den Risiken der zu transportierenden Ladung vertraut.

Notieren Sie, welche Informationsquellen verwendet wurden.

ISGINTT 2

EBIS B04.01.00

3.10 Die Besatzung ist mit dem Umgang der Sicherheitsausrüstung vertraut.

Hierunter fallen u.a.: Persönliche Schutzausrüstungen, Atemschutzmittel, mobile Gasspüngergeräte, Sicherheitsapparatur fuer die Tankbetretung.

ADN 8.1.5.

EBIS B05.00.00

3.11 Die Besatzung ist mit den Sicherheitsvorschriften ausreichend vertraut.

Dies betrifft die aktuelle Reederei, gesetzliche- und Terminalvorschriften.

ISGINTT 4

EBIS B05.01.00

3.12 Feuerlöschübungen finden an Bord regelmässig statt.

Feuerloeschuebungen die auf verschiedenen Stellen an Bord durchgefuehrt wurden, muessen schriftlich festgehalten sein. Dies gilt auch fuer das Testen der Notstabschaltung der Ventilatoren, Schnellschlusseinrichtungen, und das Schliessen der Brandschutztüren und / oder deren Schotte. Übungen mit Brandschutzkleidung und Brandschutzgeräten sollen ebenfalls schriftlich aufgezeichnet werden! Wenn die letzte Übung vor mehr als 6 Monaten stattgefunden hat, sollte man diese Frage mit "Nein" beantworten. Der Inspektor sollte die vom Befrachter geforderte Häufigkeit dieser Übungen aufschreiben.

ADN 1.3.2.2.2

ISGINTT 4 & 5

ISGINTT 9.9.2.7

EBIS B06.00.00

3.13 Datum der letzten Übung.

EBIS B06.00.01

3.14 Sicherheitsübungen werden durchgeführt.

Übungen im Umgang und Gebrauch der Sicherheitsausrüstung, die persönliche Schutzausrüstung eingeschlossen, müssen regelmässig stattfinden. Das Training kann von der Geschäftsleitung organisiert oder ausgeübt-, oder durch eine beauftragte Person durchgeführt werden. Diese Übungen müssen schriftlich festgehalten werden. Die Reederei oder der Befrachter muss den Besatzungsmitglieder die Möglichkeit bieten, an Übungen die den Umgang mit gefährlichen Stoffen, und Brandbekämpfung etc. betreffen teilzunehmen. Diese Trainings können an Land, an Bord oder anderswo gehalten werden. Derartige Übungen sollten dokumentiert werden. Der Teilnahmenachweis muss an Bord vorhanden sein. Wenn die letzte Übung vor mehr als 12 Monaten stattgefunden hat, sollte man diese Frage mit "Nein" beantworten.

ADN 1.3.2.3.

EBIS B07.00.00

3.15 Datum der letzten Übung:

EBIS B07.00.01

3.16 Operative Übungen werden durchgeführt.

Betriebliche Schulungen bezüglich Laden, Löschen, Tankreinigung und nautische- technische Aktivitäten. Diese Trainings müssen schriftlich festgehalten werden. Wenn die letzte Übung vor mehr als 12 Monaten stattgefunden hat, sollte man diese Frage mit "Nein" beantworten.

ADN 1.3.2.2.

EBIS B08.00.00

3.17 Datum der letzten Schulung:

EBIS B08.00.01

3.18 Bei jedem Besatzungswechsel (Schiffsführer) findet eine schriftlich dokumentierte Schiffsübergabe statt.

Die formelle Besatzungswechsel - Prozedur sollte mindestens folgende Punkte umfassen: Sicherheit, Navigation, Zustand von Maschine and Ladung.

EBIS B11.00.00

3.19 Es ist immer ein ADN Sachkundiger an Bord.

ADN 7.2.3.15

ADN 7.2.5.4.2

ADN 8.2

EBIS B12.00.00

3.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benutzt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS B99.00.00

Kapitel 4 – Gesundheit und Sicherheit

4.1 Erste Hilfe- (Notfall-) Ausrüstung ist vorhanden.

ES-TRIN Art. 13.02.3.f.

EBIS C01.00.00

4.2 Für jedes Besatzungsmitglied ist eine persönliche Schutzausrüstung vorhanden.

Die folgenden Gegenstände zählen zur Minimalausrüstung:(ADN 8.1.5)

- geeignete Handschuhe
- Sicherheitshelm
- Sicherheitsschuhe
- Schutzkleidung
- Schutzbrille
- Produktabhängige persönliche Schutzmittel – siehe ADN 3.2.3 Tabelle C , Spalte 18 und die schriftlichen Weisungen ADN 5.4.3
- Atemschutz mit Verfallsdatum des Atemfilters.
- Zusätzlich für C:
 - chemiebeständige Kleidung,
 - H2S Produkte: persönliches H2S Messgeraet,
 - Gehoerschutz,
 - Schwimmvesten
 - Wenn LNG an Bord ist, für niedrige Temperaturen geeignete persönliche Schutzausrüstung (PSA)

ADN 8.1.5.1

ISGINTT 26.2

EBIS C02.00.00

4.3 Die persönlichen Schutzausrüstungen erfüllen die Anforderungen des ADN und eventueller lokaler Vorschriften.

ADN 8.1.5.1

EBIS C02.00.01

4.4 Geeignete Atemschutzmittel sind vorhanden.

Das Atemschutzgerät soll ein Überdruckgerät sein, obschon nicht gesetzlich vorgeschrieben, annerkannt als "Industry Best Practice". oder eine Vollschutzmaske mit einem produktspezifischem, anerkannten Atemschutzfilter). Erlaubt sind auch Atemluft

- Ringleitungssysteme (hier sind Maske, Leitung & Filter zu prüfen) oder ein Behältergerät (hier ist zusätzlich der Druck im Behälter und der Alarm für zu niedrigen Druck zu prüfen). Für jedes Pressluftgerät sollte ein gefüllter Satz Ersatzflaschen zur Verfügung stehen. Kontrolliere den korrekten Zustand der Masken und der Pressluftatmer inklusive der Pressluft- (reserve) flaschen.

Bei dem Gebrauch von Pressluftatemschutzgeräten (in geschlossenen Räumen), müssen die Geräteträger medizinisch untersucht sein, gemäss den europäischen Richtlinien und nationalen Gesetzgebungen (z.B. ARBO,BSBG,Codex, etc.)

Das Atemschutzgerät kann sein:

- Ein unabhängiges Atemschutzgerät (z.B. ein Atemluftsystem mit Ringleitungssystem oder Pressluftflaschen)
- Ein abhängiges Atemschutzgerät (z.B. ein Vollschutzmaske mit einem Produktspezifischen, anerkannten Atemschutzfilter).

Der Zustand von Maske/ Kappe, Leitung, Lungenautomat, Filter und Filterschrank soll visuell kontrolliert werden.

Schriftlichen Unterlagen daß die Apparate, inklusiv das Luftfiltersystem, regelmäßig kontrolliert werden, sollen vorliegen.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.00

4.5 Geeignete Atemschutzgeräte sind einsatzbereit.

Unter einsatzbereit ist gemeint: Fuer den direkten Einsatz verfuegbar.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.01

4.6 Ein ausreichend Anzahl gasdichte Anzüge sind vorhanden.

Dies ist bei dem Transport von Ammoniak "Industrie Best Praticce".

EBIS C02.02.00

4.7 Gasdichte Anzüge sind in einem guten Zustand.

EBIS C02.02.01

4.8 Ein ausreichend Anzahl chemikalienresistente Anzüge sind vorhanden.

Kontrollieren sie ob eine Resistenzliste vorhanden ist. Falls die Chemieanzuege vorhanden sind, jedoch keine Resistenzliste, muss die Antwort "Nein" sein.

EBIS C02.03.00

4.9 Chemikalienresistente Anzüge sind in einem guten Zustand.

EBIS C02.03.01

4.10 Die Person(en) im Rang eines Schiffsfuehrers kann/können ausreichende Kenntnisse über die folgenden Sicherheitsanweisungen nachweisen:

EBIS C03.00.00

4.11 * Arbeiten in Gefahrenbereichen.

Mit Arbeiten unter gefaehrlichen Umstaenden ist u.a. gemeint:Arbeiten wofuer eine Risikoanalyse und / oder eine Arbeitserlaubnis gefordert wird - sh. ISGINNT 9.2.21, 9.3 und 9.6.

EBIS C03.01.00

4.12 * Betreten von geschlossenen Räumen.

Geschlossener Raum bedeutet einen Raum, der eine der folgenden Eigenschaften aufweist:

- 1. begrenzte Öffnungen für Ein- und Ausstieg*
- 2. unzureichende Belüftung; und*
- 3. ist nicht für die kontinuierliche Belegung von Arbeitnehmern ausgelegt.*

und umfasst, ohne darauf beschränkt zu sein, Laderäume, Doppelboden, Seitentanks, Ladetankaufstellräume, Kraftstofftanks, Ballasttanks, Pumpenräume, Ladungskompressorraum, Kofferdämme,Kettenkasten, Leerräumen, Kanalkiele, Zwischenbarrierenräume, Kessel, Abwassertanks, Bunkerarmunterbaus und angrenzende verbundene Räume.

Diese Liste ist nicht vollständig.

Das Verfahren muss mindestens minimale und maximale Ebenen enthalten, um den sicheren Zugang in geschlossenen Räumen zu ermöglichen.

ADN 7.2.3.1.

ISGINNT 10

EBIS C03.01.01

4.13 * Laden/Löschen.

ADN Deel 7.2

ISGINNT 7 & 11

EBIS C03.06.00

4.14 * Reinigen der Ladetanks.

Die Prozeduren sollen an Bord sein, auch wenn die Reinigungsarbeiten durch Dritten gemacht werden. Dies ist auch gültig wenn das Schiff nur für ein Ladungsprodukt vorgesehen ist.

ISGINNT 7.3 & 11

EBIS C03.07.00

4.15 * Sicherstellung, daß die Gefahren bezüglich der Verwendung von Chemikalien und/oder wiederverwendetem Wasser verstanden werden.

Die Möglichkeit der statischen Aufladung bei der Verwendung von Chemikalien oder anderen Additiven (Zusätze) im Waschwasser muss der Besatzung bewußt sein. Es muss bekannt sein, dass ein Tank, der zuvor entzündbare Stoffe enthielt, gasfrei und gereinigt werden muss gemäss den ADN Vorschriften und ISGINTT Richtlinien. Wiederverwendetes Wasser und Chemikalien, können eine statische Aufladungen bewirken.

Ein Firmenhandbuch sollte Richtlinien enthalten, die mit o.a. Prozeduren im Einklang stehen.

ISGINTT 11.3.6.8

EBIS C03.07.01

4.16 * Sicherstellung, daß die Gefahren bezüglich der Reinigung von Ladungstanks, die zuvor giftige Stoffe enthielten, verstanden werden.

Man muss sich bewusst sein, das giftige Stoffe bei Hautkontakt, Verschlucken oder durch das Einatmen, ernsthafte oder tödliche Wirkungen haben. Es existieren Produkte, z.B. Benzen (Benzol), deren schädliche Wirkungen - vor der Erkennung durch den Geruchssinn-, einsetzen.

ISGINTT 10 & 11.8.4 & 11.3

EBIS C03.07.02

4.17 * Regelmäßige Kontrolle der Atmosphäre in den Ladetanks während der Reinigung/ Lüftung der Tanks gesichert.

Vor der Tankreinigung und dem Ausdampfen sollten Aufzeichnungen von Messungen der Atmosphäre in den Ladungstanks beim Gasfrei machen, verfügbar sein.

ADN 7.2.3.7

EBIS C03.07.03

4.18 * Während der Reinigung, Überwachung der Atmosphäre an Deck und, wo anwendbar, in den Pumpenräumen gesichert.

Bei Durchführung des Entgasens sollten Aufzeichnungen über die Überwachung giftiger Gase an Deck und in den Bereichen von Pumpenräumen verfügbar sein.

EBIS C03.07.04

4.19 Bei der visuellen Kontrolle an Bord wurden keine erkennbaren Sicherheitsmängel festgestellt welche nicht durch eine andere Frage in diesem Fragenbogen abgedeckt wird.

Folgendes muß überprüft werden:

- Laufplanken
- Deck und Arbeitsbereiche muessen mit Antislipflaechen versehen sein, Stufen / Erhoehungen muessen mittels einer Signalfarbe markiert sein.
- Hinweise bei Stolpergefahren
- Rauchverbot
- Abfallbehaelter fuer gebrauchte Putzlappen
- Isolationsmatten vor Kontrolpanelen / Schaltkaesten
- Brennbares Material an Deck und in den Maschinenraeumen
- Richtige Lagerung von Farbe, Chemiekalie, Ausrüstung, Werkzeuge und Materiale
- Rettungsmittel sind Einsatzbereit
- Navigationslichter sichtbar in den vorgeschriebenen Sektoren
- Signale an Deck und in den Maschinenraeumen
- Tueren sind geschlossen waehrend den Lade- Loescharbeiten
- Tueren-, und Fluchtfenster-, und Lukengummis sind in einem guten Zustand
- Flamsiebe in gutem Zustand (falls Kontrolle moeglich ist)
- Tragebare Leitern (incl. Mann ueber Bord oder Schwimmleiter) Überprüfe: Typenschild, Wartungszustand, Verschleißerscheinungen, Verformungen, Zweckentsprechende Lagerung um ein Verbiegen zu vermeiden.
- Leckbehaelter leer
- Beleuchtung an Deck und in den Maschinenraeumen (in gutem Zustand)
- Selbstschliessende Ventile von Brennstoff- und Schmieroeltanks, Peilglaeser sind operationell?
- Alle Mannloecher sind vollstaendig dicht verschraubt
- Alle bewegende Teile von Motoren und Werkzeuge sind abgeschirmt
- Alle Geräte in der Ladungszone entsprechen mind. dem Typ „bescheinigte Sicherheit“
- Elektrische Verbindungen sind in gutem Zustand
- Alle Tanks sind klar gekenzeignet (wenn Tanks außer Betrieb genommen sind sollen sie abgekoppelt sein)
- Wenn die Reling unterbrochen ist, soll eine Vorkehrung dem Überbordfallen vorbeugen.

ES-TRIN

ISGINTT

ADN 7.2

ADN deel 9

EBIS C04.00.00

4.20 Augendusche(n) vorhanden.

Achtung: Einsatzbereit unter allen Wetterbedingungen. Augendusche kann auch eine Augenspuelflasche sein.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT Anhang 7

EBIS C05.00.00

4.21 Augendusche(n) in gutem Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Kontrolliere ob die Fluessigkeit regelmaessig durchgespuelt- oder erneuert wurde.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.01.00

4.22 Notdusche(n) vorhanden.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT Anhang 7

EBIS C05.02.00

4.23 Notdusche(n) in gutem Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Achtung: Einsatzbereit unter allen Wetterbedingungen.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.03.00

4.24 Folgende tragbare Detektoren sind vorhanden:

Messgeräte - Allgemein

Die Messgeräte müssen regelmäßig geprüft werden, das Prüfdatum darf nicht ueberschritten werden (siehe Gebrauchsanweisung des Herstellers / Lieferanten) Die Unterlagen dazu müssen an Bord sein. Vor jeder Inbetriebnahme sind Funktionstests notwendig. Bemerkung: In dieser Rubrik sind nur die tragbaren Messgeräte gemeint, und nicht die persönlichen Gasspürgeräte.

ADN 8.1.5

ADN Tabelle C

ISGINTT 24

EBIS C06.00.00

4.25 * Toxi Detektor.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Tragbares Toxi Detektor

Kontrolliere ob für die Ladung die geeigneten Reserve-Prüfröhrchen vorhanden sind. Pumpe und Röhrchen müssen kompatibel sein. Reserve-Prüfröhrchen müssen gültig und für die zu transportierende Ladung geeignet sein. Kontrolliere die Pumpe durch einen Vakuumtest auf Dichtigkeit. Die Pumpe muss regelmäßig getestet werden.

Wenn nur eine Pumpe ohne Reagenzgläser an Bord ist, muss diese Frage mit "nein" beantwortet werden.

Überprüfen Sie im Falle eines PID-Messgeräts, ob eine geeignete Kalibrierungstabelle verfügbar ist.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.01.00

4.26 * Gasspür Detektor.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Der tragbare Explosionsgasdetektor muss auf seine Funktion getestet werden um sicher zu sein, dass die Batterie genügend Spannung hat, und eine korrekte Nullstellung angezeigt wird. Das Gerät kann elektronisch und selbsttestend sein(kann ein EX/OX Meßgerät sein). Die Testergebnisse müssen aufgezeichnet werden. Überprüfe ob der Ansaugschlauch eine geeignete Länge hat, und der Motor der Pumpe funktioniert. Wenn es eine Handpumpe ist, muss sie mittels eines Vakuumtests auf Dichtheit getestet werden. Tests müssen regelmäßig durchgeführt werden.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.02.00

4.27 * Schwefel Detektor H₂S.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Dieses Gerät muss nur an Bord sein, wenn dies in der Spalte 20 der Tabelle C des ADN verlangt wird.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.03.00

4.28 * Sauerstoff Detektor.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Das Gerät muss vor Gebrauch und regelmäßig im Freien auf seine Funktion getestet werden. Das Gerät kann elektronisch und selbsttestend sein (es kann ein kombinationsdetektor EX/OX sein). Die Testergebnisse müssen aufgezeichnet werden. Überprüfe ob der Ansaugschlauch eine geeignete Länge hat, und der Motor der Pumpe funktioniert. Wenn es eine Handpumpe ist, muss sie mittels eines Vakuumtests auf Dichtheit getestet werden. Die Ausrüstung muss in gutem Zustand sein und die Serviceunterlagen müssen abrufbar sein. Die Servicetermine dürfen nicht überschritten werden. Die Besatzung muss unterwiesen sein, mit dem Gerät Messungen durchzuführen und die Messergebnisse interpretieren zu können. Die Gebrauchsanweisung muss in einer für die Besatzung verständlichen Sprache vorhanden sein.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.04.00

4.29 Die vorhandene tragbare Detektoren sind in gutem Zustand.

EBIS C06.05.00

4.30 De verantwortliche Kapitän ist mit dem Gebrauch dieser tragbare Detektoren vertraut.

EBIS C06.06.00

4.31 Persönliche Gasdetektionsgeräte sind vorhanden und einsatzbereit.

Notieren Sie den Typ und welche Sensoren verfügbar sind. Sind aktivierte persönliche Detektoren betriebsbereit und funktionstüchtig?

ISGINTT 8.2

EBIS C06.07.00

4.32 Alle tragbare elektrische Geräte an Bord entsprechen mindestens dem Typ "bescheinigte Sicherheit".

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Nur Taschenlampen die durch eine autorisierte Behörde geprüft und genehmigt sind, dürfen in den Bereichen wo brennbare Gase an Bord von Tankschiffen auftreten können , eingesetzt werden. Tragbare UHF/VHF Empfangs- und Sendegeräte müssen mindestens dem Typ bescheinigte Sicherheit entsprechen. Kleine durch Batterien betriebene Geräte wie zum Beispiel: (smart) Uhren, kleine Hörgeräte, Fitnessbänder oder Herzschrittmacher, sind keine Geräte, die Zündquelle verursachen. Mit Ausnahme von zugelassenen Geräten, sollen tragbare Radios, Kassettenrekorder, Taschenrechner, batteriebetriebene Kameras, Blitzgeräte für Kameras, mobile Telefone oder Taschenpiepser, wie auch immer, nicht im Tankdeckbereich oder in Bereichen wo brennbare Gase auftreten können, benutzt werden. Tragbare elektronische Messbänder sind batteriebetriebene elektronische Geräte, und müssen eine entsprechende Zulassung für den Gebrauch in Bereichen von brennbaren Gasen haben.

ADN 8.3.2

EBIS C07.00.00

4.33 Externe „Airconditionergeräte“ können benutzt werden gemäss ADN 9.3.x.52.1.

ADN 8.1.2.3. r, s, t, u, v

ADN 8.1.7.2

ADN 9.3.x.52

ADN 9.3.x.53

EBIS C07.02.00

4.34 Spezielle medizinische Ausrüstung ist verfügbar.

Mit spezifischer medizinischer Ausrüstung is die Ausrüstung gemeint, die unter anderem im Chemiehandbuch oder im Sicherheitsdatenblatt (Material Safety Data Sheet) genannt wird (z.Beiispiel: Phenol – Set, Cyanid Set, medizinischer Sauerstoff etc.)

EBIS C08.00.00

4.35 AED mit Bedienungsanleitung und Verfahren zur sicheren Verwendung an Bord.

Überprüfen Sie, ob der Standort des AED deutlich gekennzeichnet und leicht zugänglich ist.

EBIS C08.01.00

- 4.36 Die Besatzung ist mit medizinischen Maßnahmen bei Unfällen und Erster Hilfe für die Opfer im Falle einer Exposition gegenüber die Ladung vertraut.**
- Die Besatzung soll in der Lage sein, die erforderlichen medizinischen Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Produkten zu erkennen; dieses umfaßt auch die Auswahl der richtigen Medikamente mit entsprechender Gebrauchsanweisung / Beilage.*
- EBIS C09.00.00
- 4.37 Die Person(en) im Rang eines Schiffsführers kann/können ausreichende Kenntnisse über die folgenden Anweisungen nachweisen in Kraft für:**
- Der Reeder / Befrachter soll Anweisungen für die Tankreinigung bereitstellen, die auf die unterschiedlichen Tankschiffstypen eingeht. Diese Anweisungen können in dem Firmenhandbuch, einem Computersystem oder einem separaten Handbuch für Arbeitsanweisungen enthalten sein.*
- Es sollte ein Nachweis dafür vorhanden sein, daß ein Tankreinigungsplan vor den Reinigungsarbeiten festgelegt wird. Die Besatzung soll die Arbeitsanweisungen des Reeders / Befrachters verstanden haben und sicherstellen, daß die Ausführung der Tankreinigung keine Praktiken erlaubt, die im Gegensatz zu den Bestimmungen stehen.*
- EBIS C10.00.00
- 4.38 * Ladungsumschlag.**
- Mit einem Ladungsumschlag ist das Laden, Löschen, oder das interne Umpumpen der Ladung gemeint. Sind in den Prozeduren eine mindest Anzahl vom kompetenten Besatzungsmitglieder, das Separieren der Ladung, und die Kontrollen während dem Laden oder Löschen (z.B. Tankniveau, Temperatur, Druck, Alarmierung Kommunikation etc.) genannt?*
- ISGINTT 11
- EBIS C10.01.00
- 4.39 * Gasfrei machen.**
- Eine Prozedure kann eine allgemeine Richtlinie, ergänzt mit spezifischen Arbeitsanweisungen sein. Während des Entgasens der Ladetanks, die mit gefährlicher Ladung beladen waren, muessen an Deck, in den Ladetanks sowie vorhandenen Pumpraeräumen regelmaessige Messungen durchgefuehrt, und schriftlich festgehalten werden.*
- ADN 7.2.3.7
- ISGINTT 2.5 & ch 11.4
- EBIS C10.02.00
- 4.40 * Effizientes Nachlenzen der Ladetanks.**
- ADN 1.2.1
- ADN 7.2.4.15.1
- EBIS C10.03.00
- 4.41 * Tankreinigung.**
- Eine Prozedure kann eine allgemeine Richtlinie, ergänzt mit spezifischen Arbeitsanweisungen sein. Die Besatzung muss die Vorschriften kennen und begreifen, und es muss sichergestellt werden das die Betriebsvorschriften einheitlich angewendet werden. Das Betreten von geschlossenen Raeumen wird hiermit nicht gemeint. Auch wenn die Reinigung von Dritten gemacht werd sollen Prozeduren an Bord sein.*
- ISGINTT 11.3
- EBIS C10.04.00
- 4.42 * Produktwechsel.**
- ISGINTT 11.3
- EBIS C10.05.00
- 4.43 * Ballastoperationen.**
- Eine Prozedure kann eine allgemeine Richtlinie, ergänzt durch spezifische Arbeitsanweisungen sein. Die moeglichen Stabilitaetsprobleme sind der Besatzung bekannt.*
- ISGINTT 11.6
- EBIS C10.06.00

4.44 * Bord-Bord Umschlag.

Mit Schiff-Schiff Umschlag wird gemeint ein Ladungsumschlag zwischen zwei Schiffe. Die Beatzung soll mit den Sicherheitsvorschriften bezüglich des An- und Abkuppelns von Ladungsschläuche, der Gefahr durch herunterfallende Gegenstände und von Hebearbeiten vertraut sein.

ISGINTT 11.9

EBIS C10.07.00

4.45 * Das Tragen von Rettungswesten während: dem Fest-und Losmachen des Schiffes, Arbeiten ausserhalb der durch eine Reling gesicherten Bereiche, oder bei anderen risikoreichen Arbeiten an Deck und Aussenbord.

Beatzungsmitglieder und weitere sich an Bord befindende Personen sollen ein Rettungsweste tragen:

- a) wenn sie an oder von Bord gehen wenn die Gefahr besteht, dass man dabei ins Wasser fallen kann.
- b) an Bord des Rettungsboots.
- c) während Außenbordsarbeit oder
- d) wenn sie sich an Deck oder an der Gangbord befinden, und diese nicht mit einer mindestens 90 cm hohen Reling gesichert ist.

ISGINTT 26.2

EBIS C10.08.00

4.46 * Den Umgang mit Ladungen die H2S beinhalten und der Gebrauch der notwendigen persönlichen Sicherheitsausrüstung.

H2S kann u.a. in folgenden Produkten vorkommen: Crudeoil, schwerem Heizoel, Naphtha, Schwefel. Benutze für eine detaillierte Information die schriftlichen Weisungen, SDS oder Chemiekarte H2S und ISGINTT. Bei der Moeglichkeit eines Kontakt mit Produkten die H2S beinhalten, muessen die Personen einen persoenlichen H2S Messgeraet tragen.

ISGINTT 2.3.6 & 2.7.5

EBIS C10.09.00

4.47 * Sicherstellen der Schiffsstabilität.

Die Besatzung versteht die Zusammenhaenge von Stabilitaetsproblemen und kann diese loesen.

ISGINTT 11.2

EBIS C10.10.00

4.48 * Das unabsichtliche Einschalten von Geräten oder Anlagen während der Wartung oder wenn Sie außer Betrieb genommen würden.

Das unabsichtliche Einschalten von Apparaten kann abgesichert werden durch die Benützung ein "Lock Out Tag Out" (LOTO) Prozedur. Diese LOTO Prozedur ist Teil desSicherheitssystems und schützt gegen das Einschalten von Geräten während Reparatur, Wartung, wenn die Benützung nicht gestattet ist oder wenn ein Gerät ausser Betrieb genommen ist. Diese LOTO Systeme sind off Teil des Arbeitserlaubnissystems. Der Inspektor soll sicher stellen, dass diese Prozedur an Bord zu Verfügung steht und angewendet wird.. Beispiele von allgemeine LOTO Systeme an Bord von Binnenschiffen sind:

- Warnungsschilder im Steuerhaus und/oder Maschineräumen um zu vermeiden daß der Hauptmotor gestartet wird wenn die Bremse auf der(n) Propellerwelle(n) noch anliegt.
- Vorhängerschlosser auf den Lenzrohrverschlüssen um unabsichtliches Pumpen über Bord zu vermeiden.
- Verriegelungsstift um zu verhindern, dass der oberste Teil des Steuerhauses versehentlich abgesenkt wird
- Entfernung von Sicherungen und Anbringen von Warnschildern um zu vermeiden, dass Geräte benützt werden können.
- Entfernung von Steckern und Beschriftung von tragbaren Geräten um deren Einsatz zu vermeiden.

TMSA - Element 9

ISGINTT 9.3.2

EBIS C10.11.00

4.49 In dem Lauf- und Decksbereich sind Vorkehrungen vorhanden um ein Ausgleiten und Fallen zu verhindern.

ES-TRIN Art. 14.02.2.

ISGINTT 26.2.2

EBIS C11.00.00

4.50 Die an Bord vorhandene Zugangsgeräte sind in gutem Zustand.

ES-TRIN Art. 13.02.3.d.

ISGINTT 16.4.3.2

EBIS C12.00.00

4.51 Die Schiffsbesatzung ist mit den Gefahren von Eisfahrt und negative Temperaturen bekannt.

Es sollte Verfahren geben, die Folgendes umfassen könnten:

- *Risikomanagement- und Risikominderungsmaßnahmen bei der Vorbereitung auf und dem Betrieb unter Eis- und Minusbedingungen.*
- *Verfahren für Reisen die mit einem Eisbrecher oder einem Eiskonvoi durchgeführt werden.*
- *Anleitung zur Reiseplanung.*
- *Anleitung zu Sicherheitsausrüstung, Betrieb von Maschinen und Systemen.*
- *Mittel zum Schutz des Personals vor den Auswirkungen kalter Wetterbedingungen, z.B. Kleidung für kaltes Wetter, Verwaltung von Wachroutinen und Dienstzeiten.*
- *Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Zugangs und einer sicheren Bewegung am Schiff.*

EBIS C13.00.00

4.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS C99.00.00

Kapitel 5 – Drogen- und Alkoholpolitik

5.1 Die Reederei / der Befrachter verfügt über eine Drogen- und Alkoholpolitik.

Der Mißbrauch von legitimierten Drogen sowie der Gebrauch, Besitz, Vertrieb oder Verkauf von unerlaubten / nicht verschriebenen Drogen ist verboten. Die Drogen- und Alkoholpolitik sollte eine festgeschriebene Promillegrenze beinhalten; diese Promillegrenze sollte im Kommentarfeld vermerkt werden. Der Inspektor soll nach besten Möglichkeiten nachprüfen, daß keine Drogen und / oder Alkohol an Bord mißbraucht werden.

Während die periodische Untersuchungen beim Arzt sollen Kontrollen nach Drogen und Alkohol regulär oder stichprobenweise durchgeführt werden. Kontrolle nach Alkohol werden stichprobenweise durchgeführt. Laut die Richtlinie darf der Höchstpromillesatz 40mg/100 ml sein. Wenn die Reederei/ Schiffseigner sich auf ein niedriger, national vorgeschrieben, Wert beruft, ist dieser Wert maßgebend. (Achtung, die Höchstpromillesatz darf nie 0 sein, weil das Essen von natürlichem Zucker (z.B. Früchte) schon einen niedrigen Wert geben kann). Eine Abstinenz von 4 Stunden bevor man mit dem Arbeit beginnt, soll sichergestellt werden. Der Missbrauch von legitimen Drogen und/oder Medikamenten soll mittels einer Vorschrift verboten sein. (Diese Vorschriften können in der D&A Politik mit aufgenommen sein). Wenn Drogen nach ärztlicher Anweisung benützt werden, soll der Schiffsführer vom Verbraucher davon informiert sein. Besonders wenn diese Drogen die Konzentrationsfähigkeit negativ beeinflussen. Die Politik der Reederei/ Schiffseigner soll eine Verlautbarung bezüglich des Verbots der Verwendung illegaler/nicht nach ärztlichen angewiesener Drogen und Medizinen enthalten. Außerdem soll in der Drogenpolitik eine Aussage enthalten sein, die sonstige Aspekte von Konsum und Ausgabe von Alkohol regelt:

- limitierte Mengen Alkohol an Bord nur für eigenen Konsum
- Besatzungsmitglieder dürfen untereinander keinen Alkohol (ische Getränke) handeln
- Alkoholkonsum ist während der Wache nicht erlaubt.

ISGINTT 13.4

EBIS D01.00.00

5.2 Die Drogen- und Alkoholpolitik hat Bestimmungen für Drogen- und Alkoholtests.

Fragen, die der Inspektor stellen sollte:

- den Schiffsführer, ob bei ihm und seiner Besatzung bereits unangemeldete Alkohol- und Drogentests durchgeführt wurden.
- den Schiffsführer und seine Besatzung, ob sie sich regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterziehen.
- den Schiffsführer, ob das Verbot des Mißbrauchs von legitimierten Drogen und das Verbot des Einnehmens, des Besitzes, des Vertriebes oder Verkaufes illegaler Drogen von ihm und seine Besatzung verstanden und angenommen wird.

EBIS D02.00.00

5.3 Die Drogen- und Alkoholpolitik ist an einer allgemein zugänglichen Stelle ausgehängt oder verfügbar.

Die Drogen- und Alkoholpolitik muß von allen Besatzungsmitgliedern unterschrieben sein. Ein entsprechender Verweis im QM-Handbuch ist ebenfalls akzeptabel.

EBIS D03.00.00

5.4 Die Besatzung ist mit der A&D Politik vertraut.

EBIS D04.01.00

5.5 Es werden folgende unangemeldete Prüfungen durchgeführt:

EBIS D05.00.00

5.6 * Alkoholtests.

Im Kommentarfeld ist zu vermerken, wie häufig Alkoholtests durchgeführt werden und das Datum des letzten unangemeldeten an Bord durchgeführten Alkoholtests.

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.01.00

5.7 Letzte Kontrolle Datum:

EBIS D05.01.01

5.8 * Drogentests.

Im Kommentarfeld ist zu vermerken, wie häufig die Tests durchgeführt werden und das Datum des letzten unangemeldeten Drogentests.

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.02.00

5.9 Letzte Kontrolle Datum:

EBIS D05.02.01

5.10 Es werden regelmäßige medizinische Untersuchungen durchgeführt.

Im Kommentarfeld ist zu vermerken, wie häufig medizinische Untersuchungen durchgeführt wurden.

EBIS D06.00.00

5.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS D99.00.00

Kapitel 6 – Ausrüstung zur Brandbekämpfung und Lebensrettung

6.1 Die jeweils vorgeschriebene Feuerlöscheinrichtung/ -ausrüstung ist vollständig und einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Der Inspektor soll nach besten Möglichkeiten die Verfügbarkeit der Feuerlösch-ausrüstung, z.B. Feuerlöschleitungen & -anschlüsse, prüfen. Sind Feuerlöscher geprüft, mit gültiger Plakette versehen, ordnungsgemäß verplombt und korrekt festgemacht. Die Feuerlöscher im Maschinenraum (räume) sind ebenfalls zu prüfen.

Die nachfolgende Schwerpunkte sollen beurteilt werden:

- Alle Feuerklappen sind einsatzfähig (N)
- Der Zweck der Feuerklappen ist deutlich angegeben. (N)
- Sind alle Feuerklappen beschriftet mit "Bei Feuer schließen" (N)
- Der Besatzung ist die Position der Feuerklappen bekannt. (N)
- Feuerleitungsschläuche und Strahlrohre (N)
- Feuerlöscher (N)
- Feuerhydranten (N)
- Strahlrohre (N)

ES-TRIN Art. 13.03

ES-TRIN Art. 13.05

ADN 8.1.4

ADN 9.3.X.40.

EBIS E01.00.00

6.2 Nachstehende Systeme sind betriebsbereit und getestet (Aufzeichnungen an Bord):

Es darf nur mit JA geantwortet werden, wenn beide Systeme getestet wurden und die Aufzeichnung zur Einsicht vorliegen.

EBIS E02.00.00

6.3 * Generalalarm.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

EBIS E02.01.00

6.4 * Zentrales Feuer-/Rauchmeldesystem.

Falls kein Feuer-/Rauchmeldesystem an Bord ist, muß die Antwort N lauten. Denken sie daran, das hiermit Brand- und Rauchmeldezentrale gemeint ist, und keine losen Brand- oder Rauchmelder.

ES-TRIN Art. 13.05.3

ADN 9.3.x.40.2.3

ISGINTT 5.4

EBIS E02.02.00

6.5 * Notbeleuchtung.

EBIS E02.03.00

6.6 * Fest installierte Feuerlöschanlage(n) (Gas).

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Es muss darauf geachtet werden:

- ob die Installation betriebsbereit ist (überprüfe ob die Bedienungskabel fest sind)
- ob die Alarmer arbeiten (Hupe + Rundumlicht) Dies kann durch die Besatzung getestet werden indem die Tür des Bedienungskastens geöffnet wird. Der Ventilator muss sich dann automatisch abgeschaltet.
- ob der Zustand des Bedienungskastens gut ist
- falls ein Schlüssel zum Öffnen benötigt wird, ob dieser in der Nähe aufgehängt ist, oder wo der Schlüssel griffbereit ist.
- ob die Gebrauchsanweisung an der Innenseite der Tür aufgehängt ist

ES-TRIN Art. 13.05

ADN 9.3.x.40.2

EBIS E02.04.00

6.7 Der Brandalarmplan ist ausgehängt.

Ein Brandalarmplan muss mindestens das Folgende beinhalten:

- Aufgaben und Verantwortlichkeit aller Besatzungsmitglieder (per Funktion angegeben)

Der Plan muss an einem für jeden an Bord zugänglichen Platz aufgehängt sein.

EBIS E03.00.00

6.8 Der Sicherheitsplan ist ausgehängt.

Ein Sicherheitsplan kann das Folgende beschreiben:

- der Ort der vorhandenen Brandbekämpfungsmittel, Rettungsmittel, Erste Hilfe Box / en, Notausgänge ,Feuerklappen, Notstopps, usw.
- die Legende der verwendeten Symbole.

Der Plan muss an einem für jeden an Bord zugänglichen Platz aufgehängt sein.

ISGINTT 9.9.2.5

EBIS E03.01.00

6.9 Schwimmwesten sind im guten Zustand.

Der Inspektor muß prüfen, ob ein gültiger Prüfnachweis / oder Prüfsiegel für / auf den Schwimm- bzw. Rettungswesten vorhanden ist. Das Auftriebsvermögen der Schwimm- bzw. Rettungswesten muss auf der Weste in Newton (N) angegeben sein. Schwimm- Rettungswesten müssen folgenden europäischen Normen entsprechen:EN-ISO 12402 (Bisherige EN 395 (100 N), EN 396 (150N), EN 399 (275N). Für jede an Bord lebende Person, muss eine Schwimm- Rettungsweste mit der geeigneten Schwimmfähigkeit an Bord sein.

ES-TRIN Art. 13.08.2.

ISGINTT 26.2

EBIS E04.00.00

6.10 Beiboote sind in einem guten Zustand.

Ruder- oder Beiboote aus Kunststoff, müssen aus schwerentflammbar Material gebaut sein - gemäss EN 1914.

Es muss ein Identifikationslabel angebracht sein, die die EN 1914 andeutet, oder die Normung muss auf eine andere Weise sichtbar sein.

ES-TRIN Art. 13.07

ADN 7.2.3.29

ADN 9.3.x.0.5

EBIS E04.01.00

6.11 Beiboot ist betriebsbereit.

Kontrolliere das Vorhanden sein der Ruderriemen, der Schoepfkelle, der Leckschraube / en, und den Viersprung (Hebedraht).

ES-TRIN Art. 13.07

ADN 7.2.3.29

ADN 9.3.x.0.5

ISGINTT 9.6

EBIS E04.01.01

6.12 Beiboot Davit ist betriebsbereit.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.01.02

6.13 Rettungsfloss ist im guten Zustand.

Das Rettungsfloss muss bestueckt sein mit:

- einer leuchtenden orangen Farbe oder Flaechen*
- Griffleinen*

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.02.00

6.14 Rettungsfloss ist betriebsbereit.

Das Rettungsfloss muss durch eine Person ueber Bord gelassen werden koennen.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.02.01

6.15 Rettungsringe sind in einem guten Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

An Bord von Fahrzeugen muessen mindestens drei Rettungsringe, gemaess der europaeischen Norm EN 14 144:2002 vorhanden sein. Diese muessen sich in einsatzbereitem Zustand an festen und dafuer geeigneten Stellen an Deck befinden, und duerfen nicht an den Haltern festgemacht sein . Mindestens ein Rettungsring muss sich in direkter Naehe vom Steuerhaus befinden und dieser muss mit einem automatischen Licht, gespeist durch Batterien, das im Wasser nicht ausgehen kann,ausgeruestet sein.

ES-TRIN Art. 13.08.1

ISGINTT 16.4.2

EBIS E04.03.00

6.16 Sicherheits- und Rettungsausrüstung, wenn vorhanden, ist betriebsbereit und in gutem Zustand.

ADN 7.2.3.1.6

ISGINTT 10.6.2

EBIS E05.01.00

6.17 Alle Überdrucksysteme an Bord sind einsatzbereit.

Kontrolliere während des Ladens- und Loeschens oder Entgasens, ob das Überdrucksystem von allen in den allgemeinen technischen Informationen - Punkt A.4.2, genannten Räumen einsatzbereit ist. In allen anderen Situationen muss die Antwort des Schiffsführers vermerkt werden.

ADN 9.3.X.52.1.c.ii

EBIS E06.00.00

6.18 Das Gasspürsystem, das an das Überdrucksystem gekoppelt ist, ist einsatzbereit.

Kontrolliere während des Ladens, Löschens oder Entgasens, ob die Gasspüreinrichtungen des Überdrucksystems in allen in der technischen Information - Punkt 23 A.4.2 - genannten Räumen in Betrieb sind. In anderen Situationen muss die Antwort des Schiffsführers vermerkt werden. Überprüfe auf der Schalttafel der Gasspürzentrale, ob die Positionen der Sensoren deutlich angegeben sind. Die vorhandenen Sensoren (am Lufteinlasskanal) müssen auf ihre gute Funktionsbereitschaft getestet sein. Die Resultate müssen schriftlich festgehalten werden.

ADN 9.3.X.52.1.c.ii

EBIS E07.00.00

6.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benutzt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS E99.00.00

Kapitel 7 – Umweltschutz

7.1 Die vorgeschriebenen Belege über die ordnungsgemäße Entsorgung werden vollständig an Bord aufbewahrt:

*In den CDNI Vertrag ist die Abgabe von Betriebsabfall und Ladungsresten geregelt.
ES-TRIN Art. 13.02.2.
EBIS F01.00.00*

7.2 *Ladungsreste.

*Wenn das TMS im „dedicated“ Transport beschäftigt ist, kann N/A angekreuzt werden.
CDNI Teil B Ch. VII
EBIS F01.01.00*

7.3 Datum Abgabebescheinigung der letzten Abgabe:

EBIS F01.01.01

7.4 * Oel und fetthaltige Schiffsbetriebsabfallstoffe (Maschinenraum).

*Bilgenwasser (des Maschinenraumes / der Maschinenräume).
CDNI Teil A art. 1.01
EBIS F01.02.00*

7.5 Datum Abgabebescheinigung der letzten Abgabe:

EBIS F01.02.01

7.6 Ladungsrestebehälter sind in guten Zustand.

*Die nachfolgende Schwerpunkte sollen beurteilt werden:
Der Zustand des Tankfüllstandsanzeigesystems und der Sicherheitsventile.
Der Inspektor soll kontrollieren ob die Slopbehälter außer Betrieb genommen sind; dies soll klar auf dem Behälter angegeben sein.
ADN 9.3.x.26
EBIS F01.03.00*

7.7 Gibt es Aufzeichnungen (Mengen, Stoffangaben), wenn der Ladungsrestebehälter im Einsatz ist.

EBIS F01.03.01

7.8 Es bestehen Anweisungen über die Vermeidung von Verunreinigungen.

EBIS F03.00.00

7.9 Die Besatzung ist mit diesen Anweisungen vertraut.

*ISGINTT 24.7
EBIS F03.01.00*

7.10 Es sind passende Mittel vorhanden, um den Spillrand flüssigkeitsdicht zu verschliessen.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Die NA Option gilt nur bei Schiffen die keinen Spillrand haben. Der Inspektor sollte kontrollieren ob die Pfpfen angebracht und dicht sind während Laden und Löschen.

*ISGINTT 24.7.3
EBIS F04.01.00*

7.11 Die Nachkontrolle des Pfpfens sollte von zwei Besatzungsmitglieder gemacht werden.

Die N/A Option gilt nur für Schiffe welche nicht mit ein Spillrand ausgestattet sind, oder den Spillrand nicht schließen dürfen.

EBIS F04.02.00

7.12 Das Schiff hat Ölbindemittel an Bord.

Aufnahmevermögen des Ölbindemittels ca. 200 ltr.

ISGINTT 12.4

EBIS F05.00.00

7.13 Das Schiff hat seit der letzten EBIS Inspektion keine Ölunfälle/Ölverschmutzungen/ Spill`s durch Produkt oder Bunker gehabt und dadurch keine Umweltverschmutzungen verursacht.

Produkt / Bunkerüberlauf kann jede Verschmutzung durch Ladung oder

Bunker sein. Eine Verunreinigung (Überlauf), kann auch durch Leckagen an Hydraulikschläuchen oder an Hydrauliksystemen, sowie durch thermische Öle von Ladungsheizanlagen oder deren Systeme entstanden sein.

EBIS F06.00.00

7.14 Zweckmässige Auffangwannen sind vorhanden bzw. Einsatzbereit.

Dauerhaft angebrachte Auffangbehälter, sollen mit geeigneten Entleerungsmöglichkeiten ausgestattet und unter allen Anschlussmöglichkeiten angebracht sein. Wenn keine festen Auffangbehälter vorhanden sind und tragbare geeignete Behälter verwendet werden, sollte die Verwendung von synthetischem Material vermieden werden.

Unter geeignet ist gemeint: Ein für die zu transportierenden Produkte geeignetes und mit dem Schiffsrumpf verbundenes und leitendes Material. Vermerken sie den Inhalt der Auffangbehälter im Kommentar. Wenn die Auffangbehälter nicht benützt werden, sollten sie leer sein. Unter LNG Treibstoff Anschlüssen sind LNG genehmigte Auffangbehälter aus Edelstahl erforderlich. Auffangbehälter nicht anwendbar für nicht LNG Gasschiffe.

ADN 8.6.3 (vraag 8)

ADN 7.2.4.16.5

ISGINTT 24.7.4

EBIS F07.00.00

7.15 Öffnungen der Ablaufstutzen (Drains) werden vorschriftsmässig verschlossen.

EBIS F08.00.00

7.16 Prozeduren für das richtige Handeln im Falle einer Verschmutzung (Spill) sind vorhanden.

Das Firmenhandbuch sollte mindestens einen Maßnahmenkatalog für den Fall einer Ölverschmutzung / Spill beinhalten, der folgende Anweisungen enthält:

- *Unterbrechung des Lade- / Löschvorganges*
- *Auslösen des Alarms*
- *Information der Lade- / Löschstelle / Schiff / Behörden / Reederei*
- *Eindämmung der Verschmutzung*
- *Maßnahmen zur Reinigung*
- *Tragen der richtigen Schutzausrüstung*
- *Unterbrechung der Belüftungen des Wohnbereiches und des Maschinenraumes*
- *Entsorgung von Rückständen und Bindemitteln*

ISGINTT 24 & 30

EBIS F09.00.00

7.17 Bunkertanks sind mit einer Überfüllsicherung ausgerüstet.

ES-TRIN Art.8.05.10a

EBIS F10.00.00

7.18 Die Bunkercheckliste wird vor dem Bunkern von Schiffbetriebsstoffen für den Eigenverbrauch nachweislich vollständig ausgefüllt.

CEVNI 5 Anhang 11

ISGINTT 25 + 26 & Anhang 5

EBIS F11.00.00

7.19 Die Lenzventile im Maschinenraum (hinten) sind im geschlossenen Zustand versiegelt oder mit einem Schloss gesichert.

Achtung: Wenn die Lenzpumpe auch fuer andere Zwecke benutzt wird, muss der Absperrschieber von der Bilgeansaugleitung verplombt oder mit einem Schloss gesichert sein. Wenn die Lenzpumpe ausschliesslich fuer das Entleeren der Bilge benutzt wird, kann die Sicherung auf dem Absperrschieber der Saug- oder Druckleitung befestigt sein.

ES-TRIN Art. 8.08.10

ES-TRIN Art. 8.08.11

ES-TRIN Art. 28.04.1.c

EBIS F12.00.00

7.20 Die Lenzventile im Maschinenraum (vorne) sind im geschlossenen Zustand versiegelt oder mit einem Schloss gesichert.

Achtung:: Wenn die Lenzpumpe auch fuer andere Zwecke benutzt wird, muss der Absperrschieber von der Bilgeansaugleitung verplombt oder mit einem Schloss gesichert sein. Wenn die Lenzpumpe ausschliesslich fuer das Entleeren der Bilge benutzt wird, kann die Sicherung auf dem Absperrschieber der Saug- oder Druckleitung befestigt sein. Achtung: wann das Schiff nicht mit einer fest montierte Lenzpumpe ausgestattet ist muß man angeben, wie man im Notfall die Bilge leer pumpen kann.

ES-TRIN Art. 8.08.10

ES-TRIN Art. 8.08.11

ES-TRIN Art. 28.04.1.c

EBIS F13.00.00

7.21 Schlüssel von Schlössern sind in den Maschinenräumen an einer gekennzeichneten und leicht zugänglichen Stelle vorhanden.

ES-TRIN Art. 8.08.11

EBIS F14.00.00

7.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS F99.00.00

Kapitel 8 – Handhabung der Ladung

Es sollten Informationen an Bord und für die Besatzung verfügbar sein, die die notwendigen Daten für die sichere Beförderung und Handhabung der Ladung enthalten.

8.1 Die Sicherheitskontrollliste wird (nachweislich) vollständig vor Beladung / Löschen ausgefüllt.

Der Inspektor soll bestätigen, dass die ADN/ ISGINNT Prüfliste durch beide Parteien, ordnungsgemäss und zusammen ausgefüllt worden ist bevor mit dem Laden oder Löschen begonnen wird. Wenn das Schiff während der Inspektion nicht am Laden oder Löschen ist, soll man sich die ISGINNT / ADN Prüfliste von der vorherigen Reise zeigen lassen. Siehe ISGINNT Checkliste: Anhang 1 bis 4 und 6.

ISGINNT 26 & ADN 8.6.3

EBIS G01.00.00

8.2 Soweit sichtbar, gibt es keine Schäden an Ladeschläuche, Packungen, Pumpen, Tankdomdichtungen, Filtern, Ventilen und Dehnungsstücken.

EBIS G02.00.00

8.3 Das Notstoppsystem ist einsatzbereit.

Mit einem Notstoppsystem ist gemeint: das Abschalten / Stoppen der Löschpumpe (n) und das automatische Schliessen des Manifoldanschlusses/ Pumpedruckleitung an Bord.

ISGINNT 31.1.3

ADN 7.2.2.21

EBIS G03.00.00

8.4 Not-Stop-System für die bordeigenen Löschpumpen ist einsatzbereit.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINNT 11.1.6.3

EBIS G03.01.00

8.5 Das Notstoppsystem kann an das landseitige System angeschlossen werden.

Wenn die Landanlage keinen Notstoppeinrichtung hat, muss N/A angekreuzt werden.

ADN 7.2.2.21

EBIS G04.00.00

8.6 Not-Stop-System der Löschpumpen, kann an das landseitige System angeschlossen werden.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINNT 11.1.6.3

EBIS G04.01.00

8.7 Die Überfüllsicherung ist betriebsbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Die Ueberfuellleinrichtung muss vor jedem Laden oder Löschen auf ihre korrekte Funktion hin geprüeft werden.

ADN 9.3.X.21.1.d.

ISGINNT 11.1.6.3

ADN 7.2.4.13.3

EBIS G05.00.00

8.8 Ein Lade- Löschanplan ist vorhanden.

In dem Lade- Löschanplan muss angegeben werden, neben den Angaben über die Ladung, wie das Laden, Löschen und Ballastieren genau durchgeführt werden soll. Der Lade- Löschanplan muss der Besatzung zugänglich sein.

ISGINNT 11

EBIS G06.00.00

- 8.9 Der Lade- Löschanlage enthält Informationen über:**
ISGINTT 11 & 22.5 & 22.6
EBIS G06.01.00
- 8.10 * Viskosität.**
EBIS G06.01.01
- 8.11 * Schmelzpunkt.**
EBIS G06.01.02
- 8.12 * Dichte.**
EBIS G06.01.03
- 8.13 * Dampfdichte.**
EBIS G06.01.04
- 8.14 * Füllgrenzen.**
EBIS G06.01.05
- 8.15 * Inhibitor – Stabilisator Erfordernisse.**
EBIS G06.01.06
- 8.16 * Lade- Löschanlage.**
EBIS G06.01.07
- 8.17 * Ballast- Entballastfolge.**
EBIS G06.01.08
- 8.18 Der Bereitstellung der Lade/ Löschanlagen ist von zwei Besatzungsmitglieder kontrolliert.**
ISGINTT 11.1.2.
EBIS G06.02.00
- 8.19 Das Schiffspersonal versteht den Zusammenhang zwischen Füllgrad und Temperatur.(und Druck an bord ADN Typ G Schiffe).**
ADN 8.2.1.
ADN 7.2.4.21
EBIS G07.00.00
- 8.20 Über- und Unterdruckventile sind kontrolliert und funktionsbereit.**
Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.
Der Schiffsführer muss angeben können, dass Kontrollen und Wartungen , wie in der Prüfliste für das geplante Wartungssystem angegeben, regelmäßig ausgeführt werden. Wenn ein Leichter von N-geschlossen nach N-offen mit Flammendurchschlagsicherung umklassifiziert wird müssen die Gassammelleitung und die Unter/Überdruckventile abgebaut oder mit einem Blindflansch ausgestattet werden.
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.00
- 8.21 Alle Ladetanks sind jederzeit an ein P/V Ventil angeschlossen.**
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.01

8.22 Alarmeinrichtungen für Über-/Unterdruck sind funktionsbereit.

Falls keine Tankdruckeinrichtungen auf dem Schiff gemäss ADN verlangt wird, muß die Antwort N/A lauten.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.02.00

8.23 Alarmeinrichtungen für Über-/Unterdruck werden regelmässig kontrolliert.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Der Schiffsfuehrer muss angeben koennen, das die Ueber- Unterdruckalarne an den Ladetanks, (falls vorhanden) einsatzbereit sind. Dies kann man mittels Betätigen des Testddruckknopfs an die Schallttafel nachweisen . Kreuze fuer Schiffe, die gemaess ADN keine Ueber- Unterdruckeinrichtung brauchen N/A an.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.03.00

8.24 Blindflansche sind (falls vorhanden) vollständig verschraubt und angezogen.

Jedes nicht benutzte Manifold muß mit Blindflanschen und Bolzen vollständig verschlossen sein.

ISGINTT 24.7.5

EBIS G09.00.00

8.25 Manometer sind betriebsbereit.

ADN 9.3.X.25.7

EBIS G10.00.00

8.26 Es bestehen keine feste Verbindungen zwischen Ballast- und Ladungssystem.

Wenn noch Ballastwasser abgegeben / geladen werden muß, kann diese abnehmbare Verbindung noch vorübergehend angebracht sein.

Schiffe, die permanent Ballast in dafür bestimmten Tanks fahren, müssen ein vom Ladungssystem abgetrenntes Ballastsystem haben. Schiffe, die wechselweise Ladung und Ballast in Ladungstanks fahren, müssen eine flexible/abnehmbare Verbindung haben. Diese Verbindung muß während des Lade- / Löschvorganges sowie bei einem internen Umpumpen, demontiert sein.

ADN 7.2.3.25.

EBIS G11.02.00

8.27 Die Leitungen an Deck sind deutlich zu unterscheiden.

Siehe EBU Dokument "Empfehlungen für Farbcodes an den Rohrleitungen von Tankschiffen" , <http://www.ebu-uenf.org/fileupload/Aanbevelingvoor%20kleurcodering%20van%20dekleidingenvoortankschepen.pdf>.

ADN 9.3.x.25.2.c

ISGINTT 11.1.13.2

EBIS G11.03.00

8.28 Aufzeichnungen über regelmäßige Überprüfungen der Tankbeschichtungen (Deckschicht/Edelstahl) werden geführt.

Wenn keine Tankbeschichtung oder keine Edelstahltanks vorhanden sind, muß die Antwort "N/A" lauten. Edelstahltanks sollen regelmässig passiviert werden. Passivierung ist ein Prozess bei dem das Material mit Salpetersäure behandelt und dann unter hohem Druck gereinigt wird. Das Ziel ist die natürliche Oxidschicht zurück zu bringen. Bitte, unter Anmerkungen das Inspektionsintervall vermerken.

EBIS G12.00.00

8.29 Das Schiff hat ein effizientes Reste-Entleerungssystem.

Aufgepasst: Ein Nachlenzsystem ist effizient, wenn es den Normen entspricht, sowie dies im CDNI, Teil B, Artikel 5.01 (d) beschrieben ist.

CDNI Teil B Artikel 5.01 (d)

Aanhangsel II Model 3

ISGINTT 11.1.14.14

EBIS G13.00.00

8.30 Schriftliche Anweisungen zur Verhütung der Verfestigung von kristallisierende Produkten sind vorhanden.

ADN tabel C kolom 20 (6)

EBIS G14.00.00

8.31 Hinweise über die Gefahren beim Ausdampfen der Ladetanks sind vorhanden.

ISGINTT 11.3.6.8

EBIS G15.00.00

8.32 Prozeduren bezüglich der Ballastwasserbefüllung von Wallgängen und Doppelböden bei beladenen Ladungstanks sind vorhanden.

ADN 7.2.3.20

ISGINTT 11.6

EBIS G16.00.00

8.33 Die Ballastprozeduren vor dem Füllen der Seitentanks und des Doppelboden sind bei der Besatzung bekannt.

ADN 7.2.3.20

ISGINTT 11.6

EBIS G16.01.00

8.34 Die Ballastprozedur enthält mindestens folgende Hinweise:

EBIS G16.02.00

8.35 * Die Verträglichkeit der Ladung mit Wasser.

EBIS G16.02.01

8.36 * Die Temperaturempfindlichkeit der Ladung.

EBIS G16.02.02

8.37 * Das Überprüfen des Inhaltes in den Ballasttanks und Abteilungen.

EBIS G16.02.03

8.38 * Das Ballasten in den Ladetanks.

EBIS G16.02.04

8.39 Gassammelleitungen können getrennt werden.

Die Besatzung sollte mit dem Gebrauch von Informationen bezüglich der chemischen Verträglichkeit verschiedener Stoffe vertraut sein. In den Fällen, in denen eine Reaktion zwischen zwei chemischen Produkten zu erwarten ist, besteht die Notwendigkeit einer doppelten Trennung bei allen Arten der Verpumpung und der Lagerung – z.B. durch JoJo`s.

ISGINTT 7.2 & 7.3

EBIS G17.00.00

8.40 Die Produktleitungen können mittels ein Doppelseparierung getrennt werden.

Die Besatzung sollte mit dem Gebrauch von Informationen bezüglich der chemischen Verträglichkeit verschiedener Stoffe vertraut sein. In den Fällen, in denen eine Reaktion zwischen zwei chemischen Produkten zu erwarten ist, besteht die Notwendigkeit einer doppelten Trennung bei allen Arten der Verpumpung und der Lagerung – z.B. durch JoJo`s.

EBIS G18.00.00

- 8.41 Während des Ladungsumschlages steht ein Druckmanometer zur Verfügung, das außerhalb der Manifoldventile verwendet werden kann.**
Ein Druckmanometer soll auf jedem Manifold, das während die Beladung oder Entladung benützt wird, vorhanden sein. Das Manometer soll während die gesamten Beladung/Entladung einschließlich des An- und Abkuppelns montiert bleiben. Wann das Schiff während der Inspektion in Warteposition liegt, muss diese Frage, wenn ein Druckmanometer zu Verfügung steht, mit "Ja" beantworten werden.
ISGINTT 24.6.3
EBIS G19.00.00
- 8.42 Das Überdrucksicherheitssystem der Ladeleitungen ist betriebsbereit.**
Das Überdrucksicherheitsventil muss vor unabsichtlichem Schließen gesichert sein.
EBIS G20.00.00
- 8.43 Notstopp der Ladungspumpen, können auch vom Steuerhaus aus bedient werden.**
EBIS G21.00.00
- 8.44 Notstoppeinrichtungen der Ladungspumpen werden vor jedem Löschen getestet.**
EBIS G22.00.00
- 8.45 Bei jedem Ladungsumschlag werden neue produktverträgliche Dichtungen verwendet.**
ADN 8.6.3 vraag 6.2
EBIS G23.00.00
- 8.46 Das Tankniveau ist auf dem Anschluss der Probeentnahme angegeben.**
EBIS G24.00.00
- 8.47 Die Dichtungen zwischen Tankdomen und Deck sind in einem guten Zustand.**
EBIS G25.00.00
- 8.48 Funkenarmes Werkzeug zum Gebrauch in der Ladezone ist vorhanden.**
ADN 8.3.5
ISGINTT 4.5.2
EBIS G26.00.00
- 8.49 Prozeduren für den Fall eines technischen „Black out“ während des Ladungsumschlages etc. sind vorhanden.**
EBIS G27.00.00
- 8.50 Es stehen Verfahren zur Verfügung, um einen überdruck der Ladetanks zu verhindern, wenn der volle effektive Dampfdruck bei Umgebungstemperatur der Ladung größer als der maximal zulässige Arbeitsdruck ist.**
ADN 9.3.X.24.1
EBIS G29.00.00
- 8.51 Es ist eine Tabelle verfügbar, die die Beziehung zwischen der Dauer und dem Füllgrad angibt, wenn der Gesamtdampfdruck bei Umgebungstemperatur der Ladung größer als der maximale Arbeitsdruck ist.**
EBIS G29.01.00
- 8.52 Das Not-Aus-System des LNG-Bunkertransfersystems kann über eine standardisierte bidirektionale Verbindung mit dem Empfangsschiff verbunden werden.**
ISO 20519-2017 ch 5.4.2
EBIS G30.00.00
- 8.53 Das LNG-Bunkertransfersystem ist mit einem Notentriegelungssystem ausgestattet. Diese Ausrüstung wird regelmäßig überprüft, und es gibt ein Verfahren, um die auf dem Empfangsschiff verbleibende Ausrüstung im Falle einer Freigabe zurückzubekommen.**
ISO 20519-2017 ch5.4
EBIS G30.01.00

8.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS G99.00.00

Kapitel 9 – Steuerhaus und Navigation

9.1 Die / das Funkgeräte ist/sind (UKW) betriebsbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Gültige „Sendegenehmigungen für die Nutzung der Sendefrequenzen“ müssen für die vorhandenen Sendegeräte – wie in den nationalen- und internationalen Vorschriften angeführt – vorhanden sein.

ES-TRIN Art.7.07

CEVNI Art.4.05.

ISGINTT 4.8.2.2

EBIS H01.00.00

9.2 Radargeräte sind einsatzbereit.

ES-TRIN Art.7.06.1

ES-TRIN Art.7.06.5

CEVNI Art.4.06

ISGINTT 4.8.3

EBIS H02.00.02

9.3 Wendeanzeiger ist einsatzbereit.

ES-TRIN Art.7.06.1

ES-TRIN Art.7.06.4

EBIS H02.00.03

9.4 Automatische Identifikations System (AIS) ist einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Das vorhandene AIS muss auf der o.e. Sendegenehmigung aufgeführt sein.

ES-TRIN Art.7.06.3

CEVNI Art.4.07

ISGINTT 4.8.4

EBIS H02.00.04

9.5 Kompass ist einsatzbereit.

Ein vorhandener Kompass kann sowohl elektronisch- oder magnetisch ausgeführt sein. (Ein magnetischer Kompass muss kompensiert sein und eine „Abweichungstabelle“ muss vorhanden sein.) Ein traditionelles GPS gibt an, welchen Weg das Schiff über den Boden fährt (COG); dies stimmt mit dem Kurs (HDG) nicht unbedingt überein (wegen Einwirkung von Wind, Strömung etc.). Deswegen kann man ein GPS nicht wie einen Kompass verwenden. Es gibt auch GPS Systeme die mit 2 oder mehr Antennen den Kurs, HDG, des Schiffs berechnen können. Solche GPS Systeme geben den vorliegenden Kurs wie auf einem Kompass an. Der Inspektor soll die Anzahl der Antennen prüfen und den Schiffsführer bitten, das COG und HDG auf dem Display vorzuführen.

EBIS H02.01.00

9.6 (D) G.P.S. ist einsatzbereit.

(D.) G.P.S. (D bedeutet „Differential G.P.S.) und G.P.S. sind gleichwertige Systeme (fest installiert mit einer unabhängigen Antenne). GPS - Handgeräte sind hiemit nicht gemeint.

EBIS H02.02.00

9.7 Elektronische Karten (ECDIS) sind aktualisiert.

Unter „beigearbeitet“ ist zu verstehen „eine Version nicht älter als max. sechs Monate“. Elektronische Karte können ein integriertes Navigationssystem zugehören.

ES-TRIN Art.7.06.2

EBIS H02.03.00

9.8 Datum letzte Revision:

EBIS H02.03.01

9.9 Echolot ist einsatzbereit.

EBIS H02.04.00

- 9.10 Automatischer (Fluss) Pilot ist einsatzbereit.**
EBIS H02.05.00
- 9.11 Bedienungsanleitungen für die nautischen Geräte sind vorhanden.**
EBIS H02.06.00
- 9.12 Bedienung des Notruders ist deutlich angegeben.**
Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.
Es muss deutlich angegeben sein, wie die Steuereinrichtung „umgeschaltet“ werden muss auf die verschiedenen Funktionen (incl. Notsteuereinrichtung) z.Beiispiel: auf einem „Resopalplättchen“.
EBIS H02.07.00
- 9.13 Bedienung der Bugstrahleinrichtung (en) ist deutlich angegeben.**
EBIS H02.08.00
- 9.14 Steuerrichtung der Bugstrahlanlage (en) ist deutlich am Bedienungspult angegeben.**
ES-TRIN Art.7.04.9
EBIS H02.08.01
- 9.15 Ruderstandanzeige ist betriebsbereit.**
Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.
ES-TRIN Art.6.07.1
EBIS H02.09.00
- 9.16 Ein hör- und sichtbares Signal einer Fehlfunktion der Ruderanlage ist vorhanden.**
Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.
ES-TRIN Art.6.07.2
EBIS H02.09.01
- 9.17 Es ist eine Prozedur vorhanden, die sicherstellt dass aktuelle nautische Informationen und aktuelle Karten an Bord sind, und von jeder Besatzungsmitglied, welche an der Navigation beteiligt ist, begriffen.**
Die gefragte Prozedur muss angeben welche Karten, Gezeitentafeln, Gesetzesvorschriften und andere nautische Publikationen für die geplante Reise an Bord sein sollen. Sie sollen nicht älter als ein Jahr oder innerhalb ihrer Gültigkeitsgrenze sein.
EBIS H02.10.00
- 9.18 Es sind aktuelle Karten für die beabsichtigte Reise vorhanden.**
EBIS H02.10.01
- 9.19 Prozeduren für das Fahren auf der Zone 1 sind vorhanden.**
Betreffende Zonen wie im Kommunikäzertifikat (Gemeinschaftszeugnis / Schiffsattest/ Eichschein) angegeben. Die Prozedur muss eine „Checkliste“ mit den mindestens zu treffenden Massnahmen beinhalten.
EBIS H02.11.00
- 9.20 Prozeduren für das Fahren auf der Zone 2 sind vorhanden.**
EBIS H02.12.00

9.21 Es ist für jede Reise eine schriftliche Reisevorbereitung vorhanden, und von jeder Besatzungsmitglied, welche an der Navigation beteiligt ist, begriffen.

Die Reisevorbereitung der aktuellen und/oder der Vorreise soll berücksichtigt werden. Diese Reisevorbereitung soll wie eine Risikoanalyse durchgeführt werden und die Besatzung soll mit den getroffenen Maßnahmen vertraut sein. Hier ist nicht eine Kontrollliste gemeint in der man nur ja/nein ankreuzt, sondern sie soll alle risikotragende Elementen die während die vorgesehene Reise auftauchen können, enthalten. Beispiele sind in die nachstehende Liste aufgeführt:

- *Das minimal erwartete Niedrigwasser*
- *Das maximal erwartete Hochwasser (bzgl. variable Durchfahrthöhe und eventuelle Fahrverbote oder Begrenzungen)*
- *Die UKC (Under Keel Clearance = der Abstand zwischen Schiffsboden und Fluß(Kanal)bett)*
- *Fixpunkthöhe*
- *Erwartete Navigationsrestriktionen während die Reise*
- *Zu benutzende Funkverkehrkanäle für die unterschiedlichen Gebiete*
- *wenn zutreffend, die Gezeiten*

CEVNI 1.0.4

EBIS H02.13.00

9.22 Es ist eine Prozedur für das "Fahren bei schlechter Sicht" vorhanden.

EN 12798

CEVNI Art.6.30

EBIS H02.14.00

9.23 Positionslampen und Signallichter sind einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

ES-TRIN Art.7.05

CEVNI Art.1.01.Part.III

CEVNI Kapitel 3

EBIS H03.00.00

9.24 Die Schallsignaleinrichtungen sind einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Einrichtungen zum geben von „Schallsignalen“, sind unter anderem ein: automatische „Bleib Weg Signal“.

ES-TRIN Art.7.05.4

CEVNI Art.4.01 + 4.02

CEVNI Art.8.01

EBIS H03.01.00

9.25 Optische Zeichen sind einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Hiermit ist u.a.die „blaue Tafel“ , das blaue Licht oder ein bzw. mehrere zu führende blaue Kegel gemeint. Für Schiffe mit LNG Antrieb, achten Sie auf die LNG Warntafel , die Nachts beleuchtet sein soll.

CEVNI Kapitel 3

CEVNI Art.4.01.2

EBIS H03.02.00

9.26 Die Wechselsprechanlage ist einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Kommunikationsgeräte für den internen Gebrauch an Bord, sind unter anderem Wechselsprechanlagen (Intercom) oder Handfunkgeräte. Wechselsprechanlagen sollen deutlich gekennzeichnet und regelmäßig überprüft werden.

ES-TRIN Art.7.08

EBIS H04.00.00

9.27 Die verschiedenen Fixpunkthöhen sind deutlich im Steuerhaus angegeben.

EBIS H05.00.00

9.28 Das Verhältnis zwischen der Absenkungszeit des Steuerhauses und der Geschwindigkeit des Schiffs, ist deutlich angegeben.

Im Steuerhaus steht die Information hinsichtlich der Relation zwischen die Fahrgeschwindigkeit und dem Senken des Steuerhauses greifbar zur Verfügung.

EBIS H05.01.00

9.29 Der Schiffsbesatzung ist mit der Funktion und den Gefahren von höhenverstellbaren Steuerhäuser oder Stülpsteuerhäuser bei dem das obere Teil über das untere Teil schieben kann bekannt.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Der Inspektor soll kontrollieren, ob die Bedienungshebel/ -schalter für das Heben und Senken des Steuerhauses deutlich gekennzeichnet sind und die Besatzung mit deren Gebrauch vertraut ist. Sind der Besatzung auch die Notbedienung des Geräts und die verschiedenen Alarme, die während dieses Vorgangs auftreten können, bekannt? Ist die Steuerhausgrube deutlich gekennzeichnet und frei von Hindernissen. Funktionieren alle Schutzvorrichtungen einwandfrei?

ES-TRIN Art.7.12

EBIS H05.03.00

9.30 Prozedur „technischer Black out“ während der Fahrt ist unmittelbar vorhanden.

Eine Prozedur für den Fall eines „technischen „Black out“ während der Fahrt, die eine genaue Vorgangsweise bei einem Ruder- oder Bugstrahlausfall, bei Ausfall der Navigationseinrichtungen oder der Hilfsmotoren und Generatoren etc. aufzeigt, ist vorhanden.

EBIS H06.00.00

9.31 Der Tiefgangsmesser beantwortet an alle Aspekte wie in die sub Fragen genannt.

Die nachfolgende Schwerpunkte sollen beurteilt werden:

- das elektronische Tiefgangsmessgerät ist einsatzbereit (N)
- die Werte am elektronischen Tiefgangsmessgerät sollten regelmäßig mit dem reellen Tiefgang verglichen werden. Aufzeichnungen darüber sind vorhanden (N)

EBIS H08.00.00

9.32 Kamera Überwachung, CCTV, ist einsatzbereit.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

CCTV (Closed-circuit television / TV-Überwachungsanlagen) ist ein TV System dessen Signale nicht öffentlich verbreitet aber überwacht werden, vor allem zur Überwachung und zu Sicherheitszwecken. CCTV stützt sich auf die strategische Platzierung von Kameras und Beobachtung des Kameraeingangs auf Bildschirmen irgendwo. Die Kamera kommuniziert mit den Bildschirmen und/oder Videorekordern über Koaxial-Verstärkerstrecken oder Kommunikationsverbindungen, dies bestärkt die Bezeichnung „geschlossener Kreis“ um darauf hinzuweisen, dass der Zugang zum Inhalt nur auf diejenigen begrenzt ist, die es sehen können.

EBIS H09.00.00

9.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benutzt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS H99.00.00

Kapitel 10 – Festmachen/Koppeln und Heben

10.1 Der Zustand der Drähte und Leinen ist zufriedenstellend.

Es muß überprüft werden, ob nicht ausschließlich Kunststoffrossen verwendet und örtliche Vorschriften beachtet werden. Die verwendeten Drähte, Taue sollten einwandfreie Augen- und Spleiße haben, dürfen nicht geknickt und nicht übermäßig abgenutzt sein. (Die Bruchlast der Festmacherdrähte / Seile sind im Schiffsattest angegeben) Für neu angeschaffte Festmacher / Stahldrähte, Koppeldrähte und Trossen, muss ein Zertifikat mit den Angaben der Bruchlast und Stärke (Durchmesser) vorhanden sein. Wenn Stahldrähte einen Langspleiss haben, bitte in den Bemerkungen angeben.

ES-TRIN Art.13.02.3

EN 10204:2004, Model 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.00

10.2 Das Schiff ist gut festgemacht.

ES-TRIN Art.13.02.3

EN 10204:2004, Model 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.01

10.3 Es ist eine Prozedur für das Fest- und Losmachen sowie für das Ankern vorhanden.

Diese Prozedur sollte mindestens folgende Punkte enthalten und der Besatzung bekannt sein:

- *die Risiken welche brechende Drahtseile mit sich bringen.*
- *die Gefahren, die das Stehen an Biegungen von Drahtseilen oder Tauen mit sich bringen.*
- *die Risiken wenn man Finger/ Hände zwischen Drähte/ Taue und Poller/Trommeln bringt.*
- *die Benützung von geeigneten persönlichen Schutzmitteln.*
- *die Gefahren von herumfliegenden Teilen, wenn man vor Anker geht.*
- *die korrekte Bedienung von Winden mit Schlitztrommel wenn anwendbar.*
- *gegebenenfalls ordnungsgemäße Verwendung von Spuds.*

ISGINTT 23

EBIS J01.00.02

10.4 Ersatzdrähte und -leinen sind an Bord.

Üblich sind ein bis zwei Ersatzdrähte- und Leinen (Herkulestaue und Kobra`s werden als Stahldrähte angesehen.)

EN 12798

EBIS J02.00.00

10.5 Die Festmacherwinden / Lieren befinden sich in einem gutem Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Mit gutem Zustand ist gemeint: gut geschmiert, kein Rost, Fundament in gutem Zustand, Leinen korrekt auf der Windentrommel (auf die Befestigungsklemmen achten).

Winchen /Lieren müssen nach dem Fest- Losmachen ausgekuppelt werden.

ES-TRIN Art.14.11

ISGINTT 23

EBIS J03.00.01

10.6 Ankerwinden sind in einem guten Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

ES-TRIN Art.13.01

EBIS J04.00.00

10.7 Koppelwinden sind in einem guten Zustand.

ES-TRIN Art.14.11

EBIS J05.00.00

10.8 Ein Koppelplan ist vorhanden.

Mit dem Koppelplan wird eine schematische Zeichnung gemeint auf der angegeben wird, wie und auf welchen Pollern / Klampen die Kreuz- und Steuerdrähte festgemacht sind.

EBIS J06.00.00

10.9 Die (Hebe) Kräne sind geprüft und in einem guten Zustand.

Auf den an Bord installierten Hebeeinrichtungen (Kräne), muss das max. zugelassene Gewicht (SWL= Safe Working Load oder WLL = Working Load Limit) deutlich angegeben sein. Mit Hebeeinrichtungen sind die Kräne an Deck aber auch ein Bunkerarm gemeint.

- Kräne müssen regelmässig, das heisst mindestens alle zwölf Monate, durch einen Sachkundigen inspiziert werden. Visuell und funktionsmässig soll der Sachkundige feststellen, ob die Kran sicher betrieben werden kann.(Der Sachkundige kann ein Person sein die durch die Reederei als solche anerkannt wird). Das Inspektionsergebnis muss in einem Kranbuch / Periodischem Instandhaltungssystem notiert werden.

- Spätestens jedes zehnte Jahr muss ein anerkannter Sachkundiger (von der Sachverständigenkommission anerkannt) den Kran wieder prüfen.

EBIS J07.00.00

10.10 Das Hebezeug ist geprüft und in einem guten Zustand.

Unter Hebematerial versteht man Hebebänder, Schlingen, Kettetakel, Flaschenzüge, Drahtseile und weiteres Kleinmaterial. Dieses Hebematerial soll jedes Jahr durch ein Besatzungsmitglied visuell inspiziert werden. Die Inspektionen müssen schriftlich festgehalten werden.

EBIS J08.00.00

10.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benutzt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS J99.00.00

Kapitel 11 – Maschinenraum

Bei Schuten ohne Maschinenraum lautet die Antwort „Nicht zutreffend“. Achtung: Der vordere Maschinenraum muss ebenfalls inspiziert werden.

11.1 Es werden regelmäßige Tests durchgeführt und protokolliert für:

Grundsätzlich nur mit JA zu antworten, wenn die Tests durchgeführt und dokumentiert wurden. Regelmäßig heißt mindestens 1 mal monatlich.

EBIS K01.00.00

11.2 * Treibstoff Schnellschlüsse (Not-Aus).

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K01.01.00

11.3 * Ladungsheizanlage (Kessel) Not-Aus.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Hiermit ist der „Notstop“ der Ladungsheizanlage (Heizkessel) gemeint.

EBIS K01.02.00

11.4 * 24-V-Batterie.

EBIS K01.03.00

11.5 * Feuerlöschpumpe/Deckwaschpumpe.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Nachfolgende Schwerpunkte sollen berücksichtigt werden:

- *der Besatzung ist die Position oder der Platz von Ein/Aus Schalter bekannt. (N)*
- *der Besatzung ist bekannt, welche Feuerlöschpumpe (während der Ladungsvorgänge) einsatzbereit ist (N)*

EBIS K01.04.00

11.6 * Sicherheitseinrichtungen und Alarme.

EBIS K01.05.00

11.7 * Bilgenalarm.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

Nachfolgende Schwerpunkte sollen berücksichtigt werden:

- *der Besatzung ist die Position der Bilgealarmsensoren/ Schwimmer bekannt(N)*
- *der Besatzung ist die Testprozedur des Bilgealarms bekannt. (N)*

EBIS K01.06.00

11.8 * Gasspürgeräte im Pumpenraum.

Hiermit sind Gasmess- und deren Alarmeinrichtungen gemeint.

EBIS K01.07.00

11.9 * Notaus Zwangsbelüftung im Pumpenraum.

EBIS K01.08.00

11.10 * Notruderanlage.

EBIS K01.09.00

11.11 * Maschinenraumalarme.

EBIS K01.10.00

11.12 * Maschinenrauminstrumente.

EBIS K01.11.00

11.13 * Fest installierte Feuerlöscheinrichtung (Gas).

Unter einer fest installierten Feuerlöschanlage, ist eine CO2, FM-200, NOVEC 1230 oder jede andere genehmigte Ausführung gemeint.

Bei der Kontrolle kann man:

- *Prüfen ob die Alarmer gut arbeiten (Hupe + Rundumlicht). Dies kann durch die Besatzung getestet werden indem die Tuer des Bedienungskasten geoeffnet wird. Der Ventilator muss dann automatisch abgeschaltet werden. Wenn der Kasten wieder geschlossen wird darf der Ventilator nicht automatisch wieder anlaufen.*
- *Einer vom Hersteller vorgeschriebenen Prüfliste folgen.*

Nachfolgende Schwerpunkte sollen berücksichtigt werden:

- *Der Besatzung ist die Position des Bedienungskastens bekannt. (N)*
- *Die Besatzung ist mit der Art der Feuerlöschmittel, inclusive deren Risiken, Möglichkeiten und Beschränkungen vertraut (N)*

ADN 9.3.x.40.2

2006/87/EG Artikel 10.03 b

EBIS K01.12.00

11.14 Gefahren- und Hinweisschilder sind angebracht und Notausgänge deutlich gekennzeichnet.

Eindeutige Hinweisschilder / Zeichen müssen deutlich und gut sichtbar angebracht sein.

EBIS K02.00.00

11.15 Alle Zugänge zum Maschinenraum sind frei von Hindernissen.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

EBIS K03.00.00

11.16 Planung von Wartungsarbeiten der technischen Einrichtungen sind vorhanden.

Die technische Wartungsplanung umfasst auch die kritischen Geräte und Anlagen und gibt deren Warungsarbeiten und -frequenzen an.

Mit kritischen Geräten und Anlagen sind alle Geräte, Betriebssysteme und Alarmer gemeint, die, wenn sie nicht richtig funktionieren, die Besatzung oder das Schiff gefährden oder ein Unglück auslösen können.

EBIS K04.01.00

11.17 Eine Uebersicht der bereits ausgeführten Wartungsarbeiten der technischen Einrichtungen ist an Bord vorhanden.

EBIS K04.02.00

11.18 Treibstoffschnellschlußventil(e) ist (sind) deutlich gekennzeichnet.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.00.00

11.19 Treibstoffschnellschlußventil(e) ist (sind) gebrauchsfähig und in gutem Zustand.

Dies ist eine zufällige Frage. Mindestens 10 Zufallsfragen müssen während einer Überprüfung beantwortet werden.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.01.00

11.20 Ladungsheizanlage (Kessel) Not-Aus ist klar gekennzeichnet.

EBIS K06.00.00

11.21 Ladungsheizanlage (Kessel) Not-Aus ist gebrauchsfähig und in gutem Zustand.

EBIS K06.01.00

11.22 Der (die) Maschinenraum(e) ist (sind) in gutem Zustand.

Nachfolgende Schwerpunkte sollen berücksichtigt werden:

- Alle Haupt- und Hilfsmotoren sind einsatzbereit (N)
- Alle Haupt- und Hilfsmotoren sind Leckagefrei (N)
- 24 Volt Akkus sind in gutem Zustand (Klemmen fest und mit Vaseline versehen, Akku fest montiert in eine ventilierte Kiste) (N)
- Wandsteckdosen sind Spritzwassergeschützt und in gutem Zustand (N)
- Auffangwannen unter den Treibstoff- und den Schmierölfiltern sind sauber und leer. (N)
- Bilge sind sauber und enthalten keine großen Mengen Öl und Bodensatz. (N)
- Die Position von ein/aus Schalter der Feuerlöschpumpen sind klar gekennzeichnet. (N)
- Alle Fußbodenplatten sind in gutem Zustand und fixiert. (N)
- Die (Not)Ruderanlage ist Leckagefrei. (N)
- Die Bedienungskasten der festen Feuerlöschanlage sind klar gekennzeichnet und in gutem Zustand. (N)
- Die Bedienungsanweisungen der festen Feuerlöschanlage sind in die für das Schiff angemessene Sprachen vor Ort befestigt. (N)
- Die selbstschließenden Ventile unter den Anzeigern der Treibstoff- und Schmierölbehälter sind in gutem Zustand und einsatzbereit (z.B. nicht im offenen Zustand blockiert). (N)
- Die Flammendurchschlagsicherung der Entlüftungsrohre der Treibstoff- und Schmierölbehälter sind in gutem Zustand und frei von Farbe (N)
- Die Füllrohre der Treibstoff- und Schmieröltanks sind in einer Sprache die von der Besatzung verstanden wird klar gekennzeichnet. (N)
- Die Funktion der Schalter der elektrischen Schalttafeln ist klar gekennzeichnet. (N)
- In und auf den elektrischen Schaltschränken ist kein Material gelagert (Elektrische Schaltdiagramme, welche an der Innenseite der Tür festgemacht sind, sind hier nicht gemeint) (N)
- Das Deck vor den Schalttafeln ist mit Gummimatten bedeckt. (N)
- der Ölabfalltank ist korrekt geschlossen. (N)

EBIS K07.00.00

11.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benutzt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS K99.00.00

Kapitel 12 – Betriebssicherheit

12.1 Qualitätshandbuch ist an Bord vorhanden.

*Das Qualitätshandbuch kann in einer elektronischen- oder schriftlichen Version vorhanden sein.
EBIS L01.00.00*

12.2 Ausgabedatum der letzten Version:

EBIS L01.00.01

12.3 Die Besatzung ist mit dem Qualitätshandbuch vertraut.

Die Besatzung, inklusive neuem und Zeitpersonal, sollen mit dem Schiff vertraut sein (Bitte, die Art des Trainings und Nachweis angeben). Die Einführung, allgemein und spezifisch, soll vollständig sein. Bitte in den Inspektor-Kommentaren angeben, in welcher Sprache das Qualitätshandbuch zur Verfügung steht und welche die Arbeitssprache an Bord ist.

ISGINTT 13.1 & 13.2

EBIS L01.01.00

12.4 Es besteht eine aktuelle elektronische Datensicherung.

Gemeint ist ein Reservebestand dieses elektronische Bestände welche nur an Bord aufbewahrt worden. Ein jüngste Reservebestand ist nicht mehr wie eine Monat alt. Ein Ausdruck kann wie Reservebestand akzeptiert werden.

EBIS L01.02.00

12.5 Die Schiffsbesatzung ist mit die an Bord gultende Verhütungsmaßnahmen gegen und Meldungsprocedures bei Cyberattacke bekannt.

Die Barge sollte ein Mindestmaß an Hinweisen haben wie das Risiko auf Cyberattacken minimiert werden kann, inklusive Hinweise auf typische Bedrohungen wie Phishing, Ransomware, Social Engineering, Water Holing (Wasserlochattacke) und Viren allgemein. In die Hinweise soll auch ein Katastrophenplan mit aufgenommen sein der beschreibt wie man die Folgen einer boshaften oder zufälligen Cyber Attacke minimieren kann, inklusive Bericht, Unterstützung und Schadensbeschränkung. Die Benützung von Anti-Viren-Software , Viren Scanner und Sicherungskopien sollte auch beschrieben sein. Die Schiffsbesatzung sollte Kenntnis von allen Systemen, die ein Ziel für Cyberattacken sein könnten, haben, wie zum Beispiel Maschinensteuerungssysteme, , Navigations-, Kommunikations- und Ladungs- Systeme.

EBIS L01.03.00

12.6 Sicherheitsanweisungen sind direkt griffbereit.

An Bord sollte es einen Notalarmplan mit einfachen, detaillierten Anweisungen für die Besatzung geben, in dem die Maßnahmen für die verschiedenen Vorfälle aufgelistet sind.

EBIS L02.00.00

12.7 Betriebsanweisungen und Schiffsnotfallplan sind griffbereit.

EBIS L02.00.01

12.8 Die Person(en) im Rang eines Schiffsführers kann/können ausreichende Kenntnisse über die folgenden Sicherheitsanweisungen nachweisen:

Die genannten Prozeduren, müssen an Bord verfügbar und der Besatzung bekannt sein.

EBIS L03.00.00

12.9 * Das Abtreiben vom Steiger während des Be-/ Entladens.

EBIS L03.01.00

12.10 * Das Platzen/Reißen des Schlauches/Rohrleitungsbruch.

EBIS L03.02.00

12.11 * Überfüllung des Tanks.

EBIS L03.03.00

12.12 * Ladungsaustritt in benachbarte Räume.

ISGINTT 11.7 & 11.1.6.13

ISGINTT 11.1.14.10

EBIS L03.04.00

12.13 * Kollision/Grundberührung/Umwelt-verschmutzung.

EBIS L03.05.00

12.14 * Die Gefahren im Umgang mit Stickstoff.

Die Prozeduren sollten folgende Merkmale beinhalten:

- das Verstehen und Beherrschen der Tankatmosphäre
- das Inertisieren der Ladetanks und Leitungen
- das Abdecken von Ladungen mit Stickstoff
- elektrostatische Aufladung
- das Anbringen von Stickstofflabel an inertisierten Tanks / Leitungen
- Messmethoden und das Auswerten der Messwerte

Besatzungsmitglieder müssen wissen, dass Stickstoff die Eigenschaft hat, den Sauerstoff zu verdrängen und dass dies lebensbedrohend sein kann, sowohl in der Nähe von Zugängen und Öffnungen von geschlossenen Räumen. (Stickstoff ist ein farbloses- und geruchloses Inertgas.)

EBIS L03.06.00

12.15 * Stickstoffspülung und Sauerstoffverdrängung.

EBIS L03.07.00

12.16 * Den Umgang mit stabilisierten Stoffen.

Kenntnis der Anforderung, nach dem Laden stabilisierter Produkte ein Inhibitorenzertifikat an Bord zu haben. Informationen finden Sie in ADN Kapitel 3.2.3, Tabelle C, Spalte 5, gekennzeichnet als "Inst".

- Es muss sichergestellt sein, dass weder Leitungen noch Ladungstanks Materialien enthalten, die auf dem Stoffmerkblatt als unverträglich vermerkt sind.
- Die Wirkung von Hitze auf Temperaturen eines durch einen Inhibitor gehemmten Produktes muß beachtet werden
- Es müssen die Notmaßnahmen bekannt sein, die im Falle einer Produktreaktion einzuleiten sind.

EBIS L03.08.00

12.17 * Den Umgang mit selbstreagierenden Stoffen.

EBIS L03.09.00

12.18 * Den Umgang mit Stoffen, die sich statisch Aufladen können.

Produkte mit geringer Leitfähigkeit können Elektrostatik erzeugen; aus diesem Grunde sollte die Pumprate in der Anfangsphase einer Tankbefüllung reduziert werden (Fließgeschwindigkeit max. 1 mtr. / sek.).

Wenn die Tankhöhenermittlung oder Probenentnahme von Hand erfolgen muss, dann muss ein „Ruhezeitraum“ von 30 Min. zur Tankberuhigung berücksichtigt werden, damit eventuell entstandene elektrostatische Aufladung abfließen kann. Die Ausrüstung zur Mengenermittlung und Probenentnahme sollten vor Benutzung geerdet werden.

- Die Ausrüstung zur Mengenermittlung und Probenentnahme darf nicht mit Kunststoffseilen versehen sein und muss aus antistatischem Material sein.

EBIS L03.10.00

12.19 * Den Umgang mit heizbaren Ladungen.

Nur wenn das Schiff kein Ladung heizen kann, also ohne Heizschlangen oder Heizungssystem an Bord, kann diese Frage mit N/A beantwortet werden.

Folgende betriebliche Gesichtspunkte sollen bei heizbaren Ladungen: berücksichtigt werden

- *Schäden an den Coatings der Schiffsbehälter und an der Schiffskonstruktion durch Spannungen wegen der Temperaturunterschiede. Die Ladungstemperatur ist beschränkt durch:*
 1. *die Temperaturgrenzen der Coatings, wie durch den Hersteller angegeben.*
 2. *durch die Klassifikationsgesellschaft angegebene Beschränkungen um Temperaturspannungen in der Schiffskonstruktion zu vermeiden.*
 3. *Beschränkungen an den Ventilsitze und Packungen.*
- *Ladungen mit sehr hohen Temperaturen können dem Behältercoating und den Schiffsverbänden schaden. Der Temperatureinfluss kann beschränkt werden wenn man beim Ladungsanfang erst in jeden Behälter langsam kleine Mengen einbringt und dann allmählich die Ladungsgeschwindigkeit erhöht.*
- *Vermeiden von Verletzungen von Besatzungsmitgliedern durch Ladungsaustritt bei Probeentnahmen durch eine Risikoanalyse mit der Besatzung vor der Probenentnahme.*
- *Wenn das Heizungssystem komplett und definitiv ausser Betrieb genommen ist, soll man das in den Kommentaren angeben und die Frage mit N/A beantworten.*

EBIS L03.11.00

12.20 Rauchverbote sind klar kommuniziert und gut sichtbar ausgehängt.

ADN 8.3.4

ISGINTT 4.2.2

ISGINTT 11.4.3

EBIS L04.00.00

12.21 Eventuell vorhandene Pumpenräume entsprechen den ADN-Vorschriften.

ADNR Teil 9 – 9.3.X.17.6 umfasst Richtlinien für Tankschiffe (ausser Schiffsymp N – offen) die mit einem Pumpenraum (unter Deck angeordneter Betriebsraum) ausgerüstet sind.

Der Inspektor muss sicher sein, das die Richtlinien des ADNR Teil 9 – 9.3X.17.6 eingehalten sind und die Instruktionen am Eingang des Pumpenraumes sichtbar aufgehangen sind.

ADN 9.3.X.17.6

EBIS L05.00.00

12.22 Die Anschlußstellen für die Erdungskabel sind „frei“ von Farben und Rost.

EBIS L06.00.00

12.23 Die Anschlußmöglichkeiten für die Probenentnahme sind zufriedenstellend.

EBIS L07.00.00

12.24 Die Probenentnahmeeinrichtung ist in geschlossener Ausführung.

EBIS L08.00.00

12.25 Probeentnahmeeinrichtungen sind geschlossen und blindgeflanscht.

EBIS L09.00.00

12.26 Der maximale Betriebsdruck ist klar am Manifold und/oder an den Tankdomen angegeben.

EBIS L11.00.00

12.27 Die minimale und maximale Arbeitstemperatur ist klar am Manifold und/oder an den Tankdomen vermerkt.

EBIS L12.00.00

12.28 Das Deck um das benutzte Manifold ist mit Gummimatten bedeckt.

EBIS L13.00.00

12.29 **Walgänge, Doppelböden, Aufstellräume, geschlossene Räume und Kofferdämme, werden regelmäßig auf vorhandene Gase und Flüssigkeiten kontrolliert.**

Bitte schreiben Sie in die Inspektor Kommentare, wie oft die in der Frage angegebene Abteilungen kontrolliert werden und das Datum der letzte Kontrolle. Hinweis: Gasmessungen der Kofferdämme sind mit dieser Frage gemeint, nicht jedoch die täglichen Kofferdaminspektionen an Flüssigkeiten gemäß ADN 7.2.3.1.1; siehe Frage L15.00.01.

ISGINTT 7.3.4

EBIS L15.00.00

12.30 **Kofferdämme werden täglich auf Flüssigkeit überprüft.**

ADN 7.2.3.1.1

EBIS L15.00.01

12.31 **Die Messergebnisse und Kontrollen von den in L.15.00.00 genannten Abteilungen werden aufgezeichnet.**

EBIS L15.01.00

12.32 **Ein von der Klasse abgenommen Ladungsrechner ist an Bord.**

Bitte angeben welches Programm benützt wird. Der Ladungsrechner muss von der anerkannten Klassifizierungsgesellschaft genehmigt sein, die für die Klassifizierung des Schiffes verantwortlich ist, unter Verwendung der Daten aus dem Stabilitätsbuch.

ADN 9.3.x.13.3

EBIS L15.02.00

12.33 **Eine registrierung sollte nachweisen dass das Stabilitätsberechnungsprogramm regelmäßig nach Genauigkeit kontrolliert wird.**

Während jeder Klassenüberprüfung ist das Stabilitätsberechnungsprogramm auf Genauigkeit zu kontrollieren und zu bestätigen dass die genehmigte Stabilitätsrichtlinien an Bord vorhanden sind. Bei den Tests dürfen im Beisein des Klasse-Inspektors nur die von der Klasse genehmigten Daten benützt werden. Die Schiffsbesatzung sollte auch selbst regelmäßig Tests durchführen und dokumentieren. Bei dem Test muss man für jeden Tank die Daten im Rechner eintragen und das Resultat verifizieren.

EBIS L15.02.01

12.34 **Es wird vor der Beladung, Löschen, Ballasten und Entballasten eine nachweisliche Stabilitätsberechnung gemacht.**

Wenn das Schiff auf Warteposition liegt, bitte die Vorreisen kontrollieren.

ISGINTT 24.7.1

ADN 9.3.x.13.3

EBIS L15.03.00

12.35 **Vor der Abfahrt wird nachweislich eine Stabilitätsberechnung gemacht.**

Wenn das Schiff auf Warteposition liegt, bitte die Vorreisen kontrollieren.

EBIS L15.04.00

12.36 **Die Besatzung ist verantwortlich für das Laden, Löschen und Umpumpen der Tankschubleichter.**

EBIS L16.00.00

12.37 **Die Schiffsbesatzung ist mit die Prozeduren für die betriebstechnische Sicherheit von Bunkerarmen bekannt.**

Es ist eine Prozedur vorhanden, die das sichere Arbeiten mit einem Bunkerarm beschreibt.

EBIS L17.00.00

12.38 **Die Lade- und Loschaktivitäten werden durch das Landpersonal ausgeführt.**

EBIS L18.00.00

12.39 Die letzte Version von ISGINTT ist an Bord.

Dabei ist ein Papier-Ausdruck sowie eine elektronische Version akzeptabel.

EBIS L19.00.00

12.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS L99.00.00

Kapitel 13 – Erscheinungsbild des Schiffes / Haushaltsführung

13.1 Das äußere Erscheinungsbild und der Zustand des Binnenschiffes sind zufriedenstellend.

Um einen Eindruck vom äußeren Erscheinungsbild zu bekommen soll der Inspektor im Maschinenraum (räume) und Pumpenraum u.a. Folgendes beachten:

- Farbanstrich schlecht oder schmutzig
- Ölschmutz an Flurplatten, Handläufen oder auf Stufen
- Leckölgefäße nicht gereinigt bzw. voll
- Maschinenraum / Pumpenraum - Flurplatten und Grätig` s nicht sicher oder nicht eben.
- Stufen, Handläufe oder Laufwege o.ä. beschädigt
- herumliegendes Werkzeug oder Dinge
- Müll wird nicht an einem zentralen sicheren Platz aufbewahrt
- (Schmutzige) Putzlappen werden nicht in einem Metallbehälter mit Deckel aufbewahrt
- Vorratsräume erscheinen unsauber und unorganisiert
- Hinweise sind unleserlich
- Bilgen voll oder fast gefüllt mit Öl oder Ölschlamm
- schlechte Beleuchtung
- Ersatzteile o.ä., die Flucht- oder Arbeitswege verstellen

Um einen Eindruck von dem Erscheinungsbild des Schiffes zu bekommen soll vom Inspektor unter Berücksichtigung des Baujahres u.a. Folgendes als 'nicht zufriedenstellend' betrachtet werden:

- Weitreichende Beschädigung an der Außenhülle(große Beulen)
- Abplatzende Farbe
- Außenhülle und Deckbereiche zeigen übermäßige Rostflecken
- Schornstein und Aufbauten weisen starke Anzeichen von Rost auf
- Schlechter genereller Zustand des Farbanstrichs
- Der Farbzustand weist auf allgemein schlechte Wartung hin
- Bordwand und Roofdächer weisen einen schlechten Pflegezustand auf
- Tiefgangsanzeiger (Eichen) sind schlecht ablesbar
- Rohrleitungen im schlechten Zustand.

EBIS M01.00.00

13.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS M99.00.00

Kapitel 14 – Ladungsmessung und Ladungsverwahrung

14.1 Das Niveau-Anzeigegerät ist funktionstüchtig.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.00.00

14.2 Die Kontrollen der Niveau-Anzeigegerät werden regelmässig registriert.

Schecks müssen aufgezeichnet werden. Das Tankstandsmesssystem muss regelmäßig durch Vergleich mit dem tatsächlichen Füllstand des Tanks überprüft werden.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.01.00

14.3 Die Tankniveaularkeinrichtung ist einsatzbereit.

ADN 9.3.x.21.1.c.

ADN 9.3.x.21.4+5+6

EBIS N02.02.00

14.4 Die Kontrollen der Tankniveaularkeinrichtung werden regelmässig registriert.

Die Registrierung muss in den monatlichen Checklisten durchgeführt werden.

EBIS N02.03.00

14.5 Metermaß und /oder Meßstab vorhanden.

Beispielsweise ist in Österreich verpflichtend, dass Metermass und /oder Meßstab geeicht und mit einer gültigen Prüfplakette versehen sein muss.

EBIS N03.00.00

14.6 Die Tankthermometerkontrollen werden aufgezeichnet.

Regelmässig bedeutet: alle zwei Monate

Fest eingebaute Tankthermometer sowie lose Ladungsthermometer müssen mithilfe eines Referenzthermometers kontrolliert werden.

Gastanker haben nicht immer ein Referenzthermometer an Bord. Es sollte Reederei interne Prozeduren geben die die Kontrolle des Tankthermometers beschreiben.

EBIS N05.01.00

14.7 Ladungskompressoren für die Ladungsbehandlung sind in gutem Zustand.

EBIS N06.00.00

14.8 Pumpen für die Ladungsbehandlung sind in einem guten Zustand.

EBIS N07.00.00

14.9 Die Anforderungen an die Ladungsbeheizung oder Ladungskühlung sind bekannt.

Hochviskose und kristallisierende Produkte können temperaturempfindlich sein. Um das Produkt innerhalb der Temperaturtoleranzen zu halten, ist deshalb eine regelmäßige Überprüfung der Produkttemperatur notwendig. Diese Frage kann mit N/A beantwortet werden, wenn das Schiff in den letzten 12 Monaten keine erwärmte oder gekühlte Ladung befördert hat oder nur sehr kurze Reisen durchführte, weshalb keine Temperatur erfasst werden muss.

EBIS N11.00.00

14.10 Die Temperaturwerte der gekühlten u.o. heizbaren Ladungen werden während der Reise regelmässig schriftlich festgehalten.

Diese Frage kann mit N/A beantwortet werden, wenn das Schiff in den letzten 12 Monaten keine erwärmte oder gekühlte Ladung befördert hat oder nur sehr kurze Reisen durchführte, weshalb keine Temperatur erfasst werden muss.

EBIS N12.00.01

14.11 Ein Leitungsschema ist vorhanden.

Hiermit ist eine Zeichnung gemeint, auf der das Lade- Löschsystem deutlich angegeben ist.

EBIS N13.00.00

14.99 Bemerkung:

Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS N99.00.00

Kapitel 15 – Flüssigerdgas-Antrieb

- 15.1 An Bord gibt es immer ein ausreichend Anzahl Besatzungsmitglieder mit ein gültig LNG Zertifikat.**
RPN Art.4.a
EBIS P01.00.00
- 15.2 In das (Betriebs) Risikomanagement- System sind LNG Treibstoffeinnahme, die operationelle, wartungs und Notprozeduren mit aufgenommen.**
ES-TRIN Art.30.01.5
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.3
EBIS P02.00.00
- 15.3 In die operationelle Prozeduren ist mit aufgenommen wie umzugehen mit (niedrige Temperaturen , -162°C) LNG.**
ES-TRIN Art. 30.03
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.4.9
EBIS P03.00.00
- 15.4 Die Notprozeduren sollen enthalten wie zu reagieren gesetzt den Fall, dass der LNG Treibstoff Behälter überläuft oder mit ein zu hohen drück konfrontiert werd.**
EBIS P04.00.00
- 15.5 Die Notprozeduren sollen enthalten wie zu reagieren gesetzt den Fall, dass eine Leckage in die LNG Zuflussleitungen auftritt.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 5.5
EBIS P05.00.00
- 15.6 Die Notprozeduren sollen enthalten wie zu reagieren gesetzt den Fall, dass der LNG Behälter unkontrolliert abbläst.**
EBIS P06.00.00
- 15.7 Das Standmeßgerät und Niveaularmvorrichtung/ Druckalarmvorrichtung sind operationel, richtig eingestellt und funktionieren reibungslos.**
EBIS P07.00.00
- 15.8 Alle Sicherheits- und Kontrolevorrichtungen in der LNG Anlage sind kontrolliert und getestet und funktionieren reibungslos.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.5
EBIS P08.00.00
- 15.9 Die Notstoppvorrichtungen sind getestet und funktionieren reibungslos.**
EBIS P09.00.00
- 15.10 Für LNG genehmigte, edelstahl Auffangbehälter sind unter die LNG Treibstoff Anschlüsse aufgestellt.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.2.5
EBIS P10.00.00
- 15.11 Eine LNG Bunkerkontroleliste (inclusiv Schiff/ Landanlage Kommunikationsplan) ist vorhanden.**
EBIS P11.00.00
- 15.12 Zusätzliche LNG sicherheitsübungen finden regelmäßig statt.**
EBIS P12.00.00
- 15.99 Bemerkung:**
Dieses Feld ist für alle objektive Beobachtungen denen nicht eine der obenstehenden Fragen zugewiesen werden kann vorgesehen. Er soll nicht benützt werden für Ratschläge und persönliche Interpretationen. Die Bemerkungen können sowohl positiv oder negativ sein.

EBIS P99.00.00