



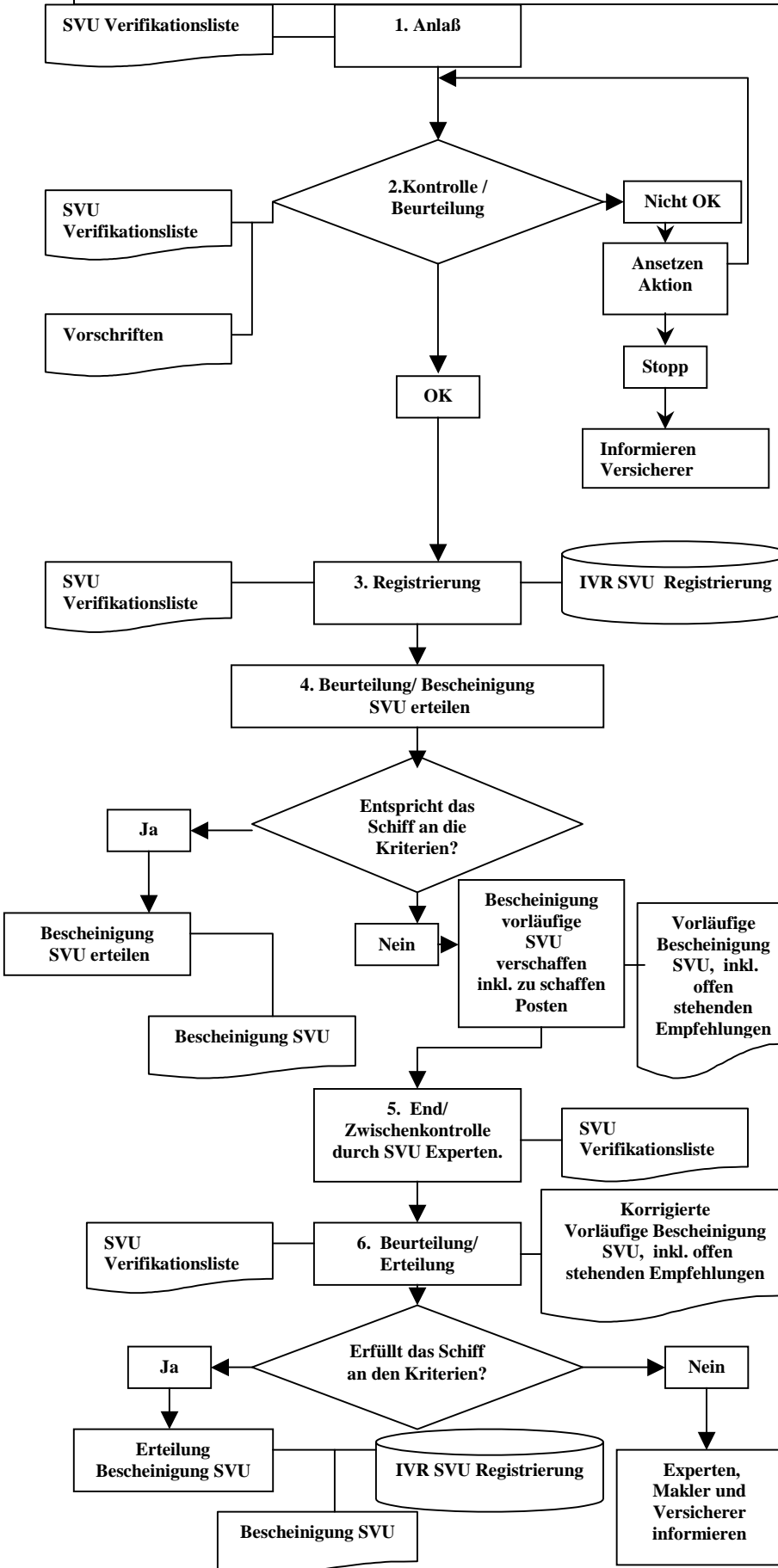
# **Handbuch IVR / SVU**

**Kontrollierte Ausgabe**

Copyright IVR

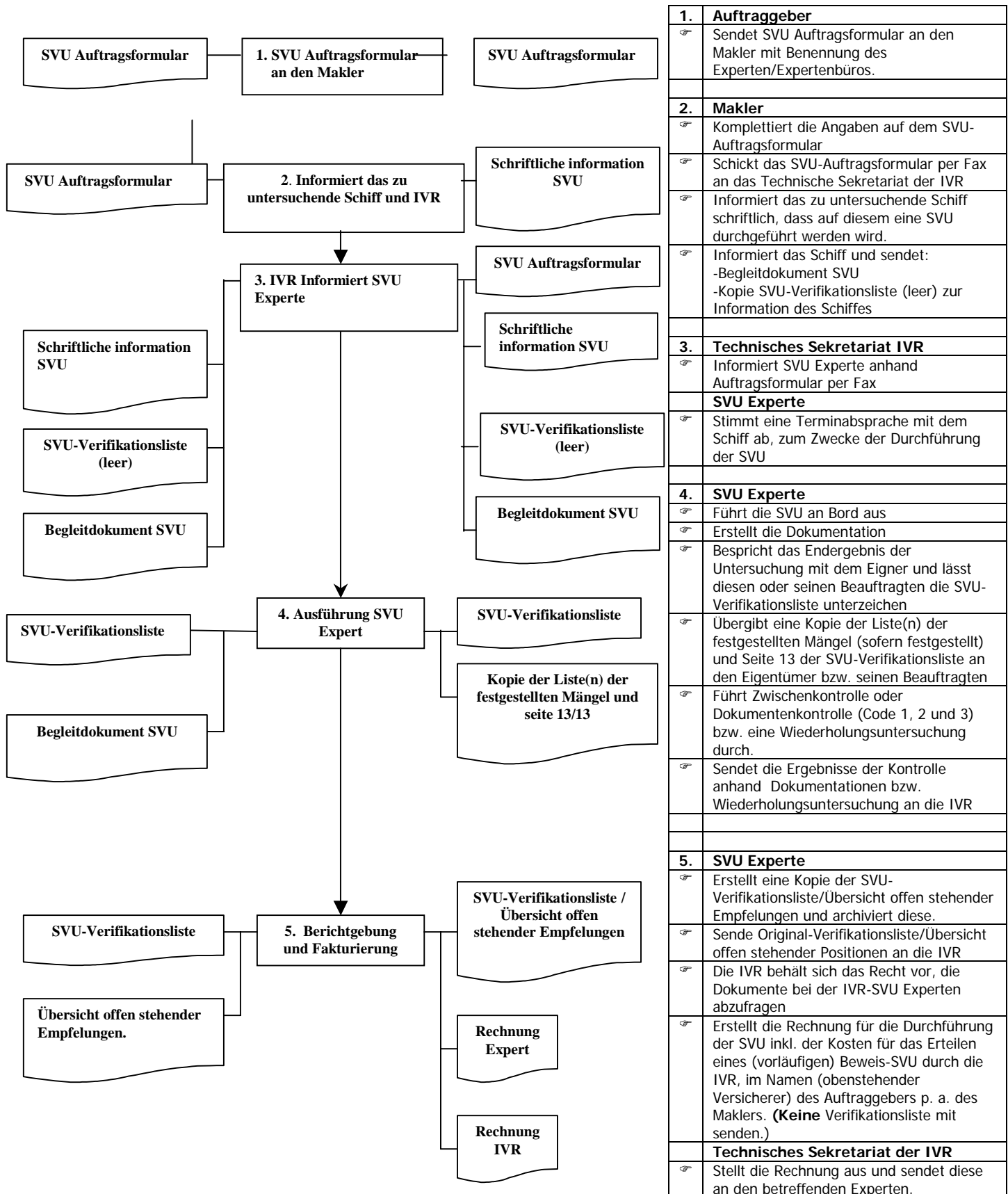
**[www.ivr.nl](http://www.ivr.nl) Link SPO**





1.	<b>Mitarbeiter Allgemeines Sekretariat</b>
	Erhält und bearbeitet eingehende Verifikationsliste
2.	<b>Mitarbeiter Technisches Sekretariat</b>
	Kontrolliert und beurteilt die SVU-Verifikationsliste anhand der Vorschriften und der unterstützenden Dokumente
	Überprüft eventuell später eingehende Berichte und eventuell noch ausstehende Reparaturen/Ergänzungen
	Korrespondiert mit den Beteiligten bei technischen oder administrativen Mängeln
	Diskutiert soweit erforderlich mit dem technischen Sekretariat
	Die IVR behält sich das Recht vor in Zusammenarbeit mit dem betroffenen Experten Korrekturen an den vorgeschriebenen Empfehlungen vorzunehmen, nachdem die SVU-Dokumente bearbeitet wurden.
3.	<b>Mitarbeiter Technisches Sekretariat</b>
	Gibt die Daten der SVU-Verifikationsliste in das Registrierungssystem ein
4.	<b>Mitarbeiter Technisches Sekretariat</b>
	Beurteilt: Verifikationsliste und Daten im Registrierungssystem. Ergebnis aus der Registrierung wird verglichen mit dem Ergebnis aus der Verifikationsliste
	Informiert das technische Sekretariat bei (vermeintlichen) Mängeln
	Falls alle Kriterien erfüllt werden, dann „Ja“
	Erstellt Bescheinigung SVU: Versendet das Original an den Eigner des Schiffes sowie an den Versicherer, des weiteren eine Kopie an: 1 x Makler, 1 x Experte, 1 x IVR. Versicherer (Auftraggeber) erhält eine Kopie des Ausdruckes aus dem Registrierungssystem.
	Archivieren der Unterlagen
	Falls nicht alle Kriterien erfüllt werden, dann „Nein“
	Erstellt eine vorläufige Bescheinigung SVU sowie die Übersichtslisten von offen stehenden Empfehlungen. Versendet das Original der vorläufigen Bescheinigung der Untersuchung an den Versicherer (Auftraggeber) und den Eigner des Schiffes. Desweiteren eine Kopie an den Makler, den Experten und die IVR. Der Versicherer (Auftraggeber) empfängt des weiteren eine Kopie des SVU-Ausdruckes aus dem Registrierungssystem.
5.	<b>IVR-SVU Experte</b>
	Führt die End- bzw. Zwischenkontrolle durch (Code 1, 2 oder 3), sammelt die Belege und/oder führt eine Wiederholungsuntersuchung durch
	Erstattet Bericht an die IVR
6.	<b>Mitarbeiter Technisches Sekretariat</b>
	Registriert Angaben im IVR-SVU Registrierungssystem, vergleicht die Gesamtpunktzahl aus dem Registrierungssystem mit den Gesamtpunkten der SVU-Verifikationsliste
	Beurteilt ob eine korrigierte (bezogen auf Code 1, 2 oder 3) vorläufige Bescheinigung der SVU ausgestellt werden kann. Erstellt (korrigierte vorläufige) Bescheinigung SVU und neue Übersichtslisten zu offen stehenden Auflagen. Versendet die korrigierte vorläufige Bescheinigung der Untersuchung im Original an den Versicherer (Auftraggeber) und an den Eigner des Schiffes. Des weiteren eine Kopie an den Makler, den Experten und die IVR (Archivierung).
	Aktueller Stand des Vorganges
	Falls alle Kriterien erfüllt werden, dann „Ja“
	Erstellt Bescheinigung SVU: Versendet das Original an den Eigner des Schiffes sowie an den Versicherer, des weiteren eine Kopie an: 1 x Makler, 1 x Experte, 1 x IVR.
	Archivieren der Unterlagen
	Falls nicht alle Kriterien bis zum angegebenen ersten Termin erfüllt werden dann „Nein“
	<b>Technische Sekretärin</b>
	Informiert den Experten, den Makler und den Versicherer
	Mitarbeiter Technisches Sekretariat
	Archivieren der Unterlagen

Bemerkung: Der Schiffseigner informiert den Experten über die Ausführung der SVU-Auflagen



# IVR

**IVR-SVU**

**Schaden-Verhütungs-Untersuchung**

**Erläuterungen zur Verifikationsliste für IVR / SVU Experten**

## 1. Was ist eine Schaden-Verhütungs-Untersuchung (SVU) ?

Ein SVU-Auftrag wird durch einen Binnenschiffs-Kaskoversicherer in Zusammenarbeit mit dem Experten und einem Makler erteilt.

Mit der SVU wird eine Untersuchung durchgeführt, die sich auf die Ausrüstung und mechanische Installationen sowie die allgemeine Sicherheit an Bord eines Binnenschiffes bezieht.

- Die Untersuchung richtet sich auf das Vorhandensein und die Funktionstüchtigkeit der vorgeschriebenen Alarm- und Sicherheitseinrichtungen.
- Es wird überprüft in welcher Form die Ausrüstung unterhalten und gewartet wird mit Augenmerk auf Betriebsstunden und Intervalle, wie diese vom Hersteller vorgegeben bzw. infolge Inspektionen durch Hersteller oder Lieferant angegeben wurden (Technisches Management).

## 2. Zielsetzung:

- Auf Anregung der Versicherer wurde die IVR gebeten eine Schaden-Verhütungs-Untersuchung an Bord von Binnenschiffen zu entwickeln. Mit der SVU soll Augenmerk darauf gelegt werden, das Schadensrisiko relativ klein zu halten und somit die zu leistenden Schadensbeseitigungskosten zu reduzieren. Die Versicherungsgesellschaften wollen mit Einführung der SVU das Risiko-Management optimieren.
- Die SVU ist ergänzend zu den gesetzlich vorgeschriebenen Inspektionen der Klassifikations-Gesellschaften bzw. der Schifffahrtsinspektionen/IVW-DS/SUK, da die SVU besondere Aufmerksamkeit auf das technische Management legt.
- Mit der SVU erhalten die Versicherer und die Binnenschiffahrtsunternehmen eine bessere Einsicht in die Unterhaltsplanung und die –ausführung von Einrichtungen an Bord von Binnenschiffen.

- Die Erfüllung aller Kriterien der SVU kann zur Unterstützung der Binnenschiffsunternehmen dienen und soll zu einer Verbesserung des technischen Zustandes der Binnenschiffsunternehmen führen.

### **3. Anwendungsbereich:**

Wie oben dargestellt, ist die SVU hauptsächlich ausgerichtet auf die mechanischen Einrichtungen und die Sicherheit im Allgemeinen.

- Mechanische Einrichtungen:
- Hubmechanismus Steuerhäuser
  - Ruderantrieb und Steuerpult
  - Steueranlagen
  - Hauptmotoren
  - Hilfsmotoren
  - Pumpenmotoren
  - Alarmsysteme
  - Propellerwellen und Abdichtungen
  - Bugstrahlruderanlagen

Sicherheit allgemein: In der Hauptsache Brandverhütung im Maschinenraum, andere präventive Massnahmen sowie Bilgenalarm in den Maschinenräumen, allgemeiner Alarm, die Ausrüstung der Brennstofftanks etc.

## 4. Das Konzept der SVU:

### 4.1 Verifikationsliste:

Die SVU wird anhand einer Verifikationsliste durchgeführt, in welcher die zu untersuchenden Bereiche in Gruppen eingeteilt sind, je nach Bereich, wie zuvor aufgezählt (Hubmechanismus Steuerhäuser, Ruderanlagen ....).

### 4.2 Punktesystem:

- Die SVU basiert auf einem Punktesystem („scores“). Zu jeder zu untersuchenden Position der Verifikationsliste gibt es eine zu erreichende Maximalpunktzahl, die festgelegt ist auf Basis der Gewichtung der einzelnen Unterpositionen.
- Wird eine Position erfüllt, dann wird die Höchstpunktzahl zuerkannt, wenn die Position nicht erfüllt wird, dann wird die Punktzahl mit „0“ angegeben.

Dieses Punktesystem verhindert subjektive Interpretationen durch den Experten. Eine Ausrüstung erfüllt die Vorschriften oder nicht. Es ist „ja“ oder „nein“; es ist „keine Punkte“ oder „volle Punkte“; eine Teilpunktzahl kann nicht erreicht werden. Auf diese Weise werden Interpretationsdiskussionen über sogenannte „Teilpunkte“ mit dem Schiffer/Eigentümer vermieden.

- Es gibt auch fakultative Positionen. Dies betrifft Positionen, die prinzipiell nicht zwingend erforderlich sind, für die jedoch fakultative Punkte vergeben werden, wenn diese Position erfüllt ist. Die fakultativen Punkte heben das totale Endergebnis an. Hiermit kann ein direkt sichtbarer höherer Punktestand, als der mindestens notwendig vorgeschriebene, erreicht werden und der Binnenschiffahrtsunternehmer wird auf diese Weise für die möglicherweise zusätzlich getätigten Investitionen belohnt.
- In jeder Gruppe von Positionen muss der Totalpunktstand der vorgeschriebenen Punkte erreicht werden.



### 4.3 Erforderliche Maßnahmen:

Bei Positionen, die nach der Verifikationsliste nicht erfüllt werden, wird dem Eigner ermöglicht, binnen einer festgelegten Frist entsprechende Maßnahmen vornehmen zu lassen und die Nachweise über die Ausführung der angesprochenen Punkte vorzulegen. Diese Nachweise werden dem IVR/SVU-Experten zugesandt

Die vorgeschriebenen Ausführungstermine für jede Position sind feststehend. Hierfür gibt es für jede Position einen Code, Code 1, Code 2 oder Code 3.

„**Code 1**“ steht für Reparaturen oder Ausführung von erforderlichen Maßnahmen, die binnen 3 Monaten durchgeführt werden müssen, da eine direkte Gefahr für die Sicherheit/Schäden vorhanden ist.

„**Code 2**“ steht für Reparaturen oder Ausführung von erforderliche Maßnahmen die binnen 12 Monaten ausgeführt werden müssen, da eine direkte Gefahr für die Sicherheit/Schäden vorhanden ist.

„**Code 3**“ steht für Reparaturen/Einbauten, die vor der nächsten Untersuchung erfolgen müssen, da diese Mängel nur geringen Einfluß auf die Sicherheit bzw. auf das Entstehen von Schäden haben.

### 4.4 (vorläufige) Bescheinigung der Schaden-Verhütungs-Untersuchung:

Wenn das Fahrzeug nicht alle gestellten Kriterien erfüllt, wird eine „**Vorläufige Bescheinigung über die Schaden-Verhütung-Untersuchung**“ durch die IVR ausgestellt, mit einer Übersicht aller erforderlichen Maßnahmen in der Anlage.

Wenn das Fahrzeug alle gestellten Kriterien erfüllt, dann wird ein „**Nachweis über die Schaden-Verhütungs-Untersuchung**“ durch die IVR ausgestellt, welcher eine Gültigkeitsdauer von 2 ½ Jahren besitzt, gerechnet ab dem Datum der ersten Untersuchung.

Die Überprüfung auf Vollständigkeit der SVU-Verifikationsliste erfolgt durch die IVR. Korrekturen an der Verifikationsliste werden durch die IVR nach Rücksprache mit dem Experten durch die IVR ausgeführt. Das Ausstellen der SVU-Zertifikate geschieht durch die IVR.

#### 4.5 Wiederholungsuntersuchung:

Aufgrund der Gewichtung und der Anzahl erforderlicher Maßnahmen entscheidet der Experte ob eine Wiederholungsuntersuchung notwendig ist. In speziellen Fällen kann auch festgelegt werden, dass der Eigentümer/Schiffsführer entsprechende Belege (z. B. Rechnungen und Arbeitsnachweise) an den Experten weiterleitet. Der Experte überprüft dann, ob das Schiff alle Kriterien erfüllt und sendet die SVU-Verifikationsliste einschließlich der Belege an die IVR.

#### 4.6 Machbarkeit:

Beim Erstellen der Verifikationsliste wurde viel Aufmerksamkeit auf Sinn und Machbarkeit der Untersuchung gesetzt. Es wurde sorgfältig darauf geachtet, dass keine überflüssigen Kriterien aufgestellt werden.

Quellen hierfür sind:

- Das Know-how und die Erfahrung der Experten (IVR-Denktank), welche infolge der Durchführung von Inspektionen an Bord von Binnenschiffen Schwachstellen festgestellt haben, die nicht direkt durch die Untersuchung IVW-DS/SUK und der Klassifikationsgesellschaften abgedeckt werden. Hierbei sei besonders an die unterhaltstechnischen Dinge gedacht.
- Ergebnisse der ERS-Analysen.
- Spezielle Berichte des Rates für Transportsicherheit

Nach Ausarbeitung der Verifikationsliste durch den IVR-Denktank (IVR-Experten) wurde in Arbeitsgruppen mit den verschiedenen Lieferanten und Fabrikanten diskutiert, um die Kriterien festzulegen. Anschließend haben zwanzig Schiffe an einem „Pilot-Projekt“ mitgewirkt, um die Theorie auch in der Praxis zu überprüfen.

Alle gestellten Anforderungen basieren auf praktischen Erfahrungen, wodurch bewiesen ist, dass bei Nichterfüllen der Kriterien das Risiko eines (größeren) Schadens besteht. Somit ist die Erfüllung der SVU-Kriterien sicher auch im Interesse des Schiffseigners.

### Anleitung:

Die Verifikationsliste besteht aus 13 Blättern

#### Blatt 1 und 2:

Beinhalten einige allgemeine Angaben, die ausgefüllt werden müssen, in Bezug auf Schiff, Eigentümer, Experte und Motorinstallation.

#### Blätter 3 – 9:

Diese beinhalten die Checkliste der verschiedenen zu untersuchenden Positionen mit der Zuerkennung der Punkte. Ein Beispiel:

Blatt 5

7.	Hauptmotoren	n.z. t.					
7.1	Allgemein		Facul- tativ	Punkte	Max. Punkte	Code	Bemerkungen
(7.1.1 *)	Sind nach Änderungen der Hauptantriebsanlage (z.B. Motor und Getriebe) nachweisliche Drehschwingungsberechnungen durchgeführt worden?				100	2	Trifft nicht zu, wenn sich das Schiff bereits 5 Jahre ohne Probleme in Fahrt befindet, dann Punkte anerkennen.
7.1.2	Sind nach Änderungen der Hauptantriebsanlage (Propeller und evtl. Düse) nachweisliche Drehschwingungsberechnungen durchgeführt worden?		20		20		Trifft nicht zu, wenn sich das Schiff bereits 5 Jahre ohne Probleme in Fahrt befindet, dann Punkte anerkennen.
(7.1.3 *)	Ist ein Unterhaltsmanagement für die Hauptantriebsmotoren nachweislich nach den Vorschriften des Herstellers oder ein nachweisliches Unterhaltssystem auf Basis von Konditionen einschl. zwischenzeitliche Inspektionen/Kontrollen durch Hersteller/Lieferanten.				100	1	
(7.1.4 *)	Kontroll-/Inspektionsbericht nachweislich vom flexiblen Getriebe (Motorwendegetriebe/Reduktions- und/oder Wendegetriebe/Reduktions-Propellerwelle)				40	1	Kontrolle durch den Motorenhersteller oder Lieferanten, aufnehmen im Unterhaltsvertrag oder Kontrollintervalle

(7.1.5*)	Wird der kleine Unterhalt an Bord nachweislich durchgeführt?				50	1	Z.B. Schmieröl-/Brennstofffilter wechseln, SMO wechseln usw.
(7.1.6*)	Flexible Aufstellung: Ausrichtung des Motors einmal pro Jahr nachweislich kontrolliert durch Hersteller/Einbaufirma?				40	1	Wenn es nicht zutrifft, das Kästchen n.z.t. ausfüllen und Punkte anerkennen
(7.1.7*)	Sind die Hauptmotoren nachweislich an einem Schmierölanalysesystem unterworfen?				40	1	
7.1.8	Werden die Kühlwasservorschriften für die Hauptantriebsmotoren nachweislich eingehalten?				40	1	Testkit nachweislich in Gebrauch
7.1.9	Stundenzähler effektive Betriebsstunden vorhanden?				40	1	
	<b>Total Punkte</b>		20	0	470		
	<b>Min. score vereist :</b>				450		

**Erste Spalte:** Positionsnummer

**Zweite Spalte:** Zu untersuchende Position

**Dritte Spalte:** **nicht anwendbar:** Wenn diese Position nicht anwendbar ist, dann wird diese Spalte angekreuzt. Achtung: In diesem Fall muss in Spalte 5 „Punkte“ die Maximalpunktzahl eingetragen werden, sofern es sich um eine verpflichtende Position handelt. Bei einer fakultativen Position (siehe später), wird in Spalte 5 eine „0“ eingesetzt.

**Vierte Spalte:** **Fakultativ:** Dies betrifft eine Position, die nicht verpflichtend erfüllt werden muss. In dem Fall, dass diese dennoch erfüllt wird, werden die Punkte zuerkannt und in Spalte 5 „Punkte“ eingesetzt.

**Fünfte Spalte:** „Punkte“  
 Diese Spalte wird wie folgt ausgefüllt:  
**Für die verpflichtenden Positionen:**

- „0“ wenn die Position die Anforderung **nicht** erfüllt
- „Maximalpunktzahl“ aus Spalte 6, wenn die Anforderung

der Position **erfüllt** wird.

- wenn **n.v.t.** (nicht zutreffend) das angekreuzt dann werden die Punkte anerkannt (gehört in diesem Fall nicht zu den Schadensrisikos)
- sofern eine komplette Gruppe **n.v.t.** (nicht zutreffend) ist, dann wird für die gesamte Gruppe die vorgeschriebene Minimalpunktzahl zuerkannt (gehört in diesem Fall nicht zu den Schadensrisikos)

**Für die fakultativen Positionen:**

- „fakultative Punkte“ aus Spalte 4 anerkennen, **wenn** die fakultative Position erfüllt wird.
- „fakultative Punkte“ aus Spalte 4 nicht anerkennen, wenn die fakultative Position **nicht** erfüllt wird
- wenn **n.v.t.** die Punkte **nicht** anerkennen !!

Darunter wird dann im Kästchen „Totalpunktzahl“ die Summe der insgesamt erreichten Punkte eingefüllt und verglichen mit der vorgeschriebenen Minimalpunktzahl.

**Sechste Spalte: Maximalpunktzahl**

Hierbei handelt es sich um die vorher besprochenen Punkte die in Spalte 5 eingesetzt werden, wenn vorgeschriebene Positionen erfüllt werden.

**Siebte Spalte: Code**

Die Codes geben den spätesten Termin an für die Reparatur/ die Durchführung einer erforderlichen Maßnahme, die bei einer vorgeschriebenen Position nicht erfüllt ist.

Die Erläuterung der Codes ist auf den Blättern 10, 11 und 12 nachzulesen.

**Achte Spalte: Anmerkungen**

Diese Spalte gibt Erläuterungen als Hinweise für den Experten. Der Experte muß in dieser Spalte selbst keine Anmerkungen eintragen. Einige Positionen schreiben den Nachweis von Bescheinigungen wie Rechnungen, Arbeitsberichten, Logbuch, Analyseberichten etc. vor.

Blatt 10:

Unter Rubrik 14 werden die Positionsnummern inkl. Erläuterungen von **Code Nr. 1** (erforderliche Maßnahmen auszuführen binnen 3 Monaten) aufgelistet, die nicht erfüllt sind.

Blatt 11:

Unter Rubrik 14 werden die Positionsnummern inkl. Erläuterungen von **Code Nr. 2** (erforderliche Maßnahmen auszuführen binnen 12 Monaten) aufgelistet, die nicht erfüllt sind.

Blatt 12:

Unter Rubrik 14 werden die Positionsnummern inkl. Erläuterungen von **Code Nr. 3** (erforderliche Maßnahmen auszuführen binnen 2,5 Jahren) aufgelistet, die nicht erfüllt sind.

Blatt 13:

**14.2 Wiederholungsuntersuchung:** Für die Wiederholungsuntersuchung wird ein geeignetes neues Dokument eingesetzt. Dieses dient zur Ergänzung der vorherigen aufgestellten SVU-Verifikationsliste.

Der SVU-Experte entscheidet, ob er eine Wiederholungsuntersuchung für notwendig hält und diese vorschreibt. Er legt das späteste mögliche Datum für die Wiederholungsuntersuchung, in Absprache mit dem Kapitän/Eigner fest, und füllt dieses in Rubrik 14.2.2 ein.

## Pos. Nr. 16

Der Eigner oder Kapitän, der bei der Untersuchung persönlich anwesend ist, wird gebeten, die SVU-Verifikationsliste mit zu unterzeichnen, hiermit erklärt er sich auch mit den Feststellungen einverstanden.

Es ist von großer Bedeutung, dass der IVR-SVU Experte das ein und andere erläutert, warum welche Positionen in das SVU-System aufgenommen sind, besonders in Bezug auf Schadensverhütung und Sicherheit.

**„Die nächste Untersuchung hat stattzufinden vor dem .....“**

Hier wird das folgende eingetragen:

- das letztmögliche Datum der Wiederholungsuntersuchung;
- oder, wenn keine Wiederholungsuntersuchung erforderlich ist, ein Termin 2,5 Jahre ab dem ersten SVU-Inspektionsdatum

Handhabung der Unterlagen:

Die SVU-Verifikationsliste, die während der SVU ausgefüllt wird, wird nicht an den Eigner/Schiffer ausgehändigt.

Der Schiffer/Eigner erhält von dem IVR/SVU-Experten aber eine Kopie von:

- den Blättern mit erforderlichen Maßnahmen (Rubrik 14)
- ein Blatt 13, welches durch ihn mit unterzeichnet wurde.

Diese Dokumente müssen an Bord fertig ausgestellt werden. Das vor Ort ausgefüllte Dokument geht an die IVR, eine Kopie verbleibt in der Akte des Experten.

Der Kapitän/Eigner erhält eine (vorläufige) Bescheinigung der Untersuchung, eventuell mit einer zugehörigen Übersicht von erforderlichen Maßnahmen.

**Sofern eine zwischenzeitliche Kontrolle (Dokumentenvorlage oder Wiederholungsuntersuchung) an ausstehenden Positionen durch den Experten stattgefunden hat, werden die Ergebnisse hiervon an die IVR übermittelt und die IVR kontrolliert und registriert diese Angaben. Eine zwischenzeitliche vorläufige Bescheinigung der Untersuchung z. B. nach 3 oder 12 Monaten wird an die Beteiligten versandt.**

**Unterlagen für den Schiffer/Eigner:**

Um abschließend den Erfolg und die Effizienz der SVU zu erfüllen hat der Experte sicherzustellen, dass der Eigner/Schiffer mindestens 2 Wochen vor der SVU im Besitz der erforderlichen Dokumente ist. Hierbei handelt es sich um das sogenannte „Begleitdokument“ und die SVU-Verifikationsliste.

Dieses SVU Begleitdokument gibt dem Eigner/Schiffer Gelegenheit, sich auf die SVU vorzubereiten. Während der SVU müssen eine größere Anzahl von Dokumenten, wie Rechnungen, Arbeitskarten, Analysereporten, Drehschwingungsberechnungen usw., vorgelegt werden. Diese Dokumente müssen durch den Eigentümer vorbereitet werden.



## Begleitdokument für den Eigner / Schiffer

### Begleitdokument zur Vorbereitung der Schaden-Verhütungs-Untersuchung (SVU)

Hiermit wollen wir Sie über die Durchführung einer Schaden-Verhütungs-Untersuchung an Bord Ihres Schiffes informieren.

Auf Veranlassung der Versicherer soll bis spätestens ..... eine Schaden-Verhütungs-Untersuchung an Bord des Fahrzeuges ..... stattfinden. Ein IVR-SVU autorisierter Experte wird mit Ihnen Kontakt aufnehmen um mit Ihnen den Ort und die Zeit für die Untersuchung zu vereinbaren. Die Untersuchung wird ungefähr 3 – 4 Stunden beanspruchen.

Anliegend erhalten Sie eine Kopie der SVU-Verifikationsliste, die durch den Experten, während der Untersuchung abgearbeitet wird. Nach der Untersuchung wird der IVR-SVU Experte die gesamte Verifikationsliste mit Ihnen durcharbeiten und seine Feststellungen mit Ihnen besprechen. Anschließend werden Sie gebeten, die Verifikationsliste zu unterzeichnen.

Um einen effizienten und fließenden Ablauf der Untersuchung garantieren zu können, werden Sie freundlichst gebeten, die Liste vor der Untersuchung durchzuarbeiten und Sorge dafür zu tragen, dass die vorgeschriebenen technischen Einrichtungen und Anforderungen an Bord, bis zum Tag der Schaden-Verhütungs-Untersuchung, erfüllt werden.

Zu Fragen, die mit einem Sternchen (\*) gekennzeichnet sind, werden Dokumente, wie Rechnungen, Messprotokolle, Untersuchungsberichte etc., verlangt, die bei der Untersuchung an Bord vorliegen sollen. Die durch den Eigner/Schiffer vor der Untersuchung zusammengestellten Papiere werden den Ablauf beschleunigen und ermöglichen eine schnelle Übersicht darüber, ob die Kriterien erfüllt werden.

Als Hinweis werden nachfolgend die Punkte und die vorgeschriebenen Unterlagen aufgestellt.

Die Positionen, von welchen die Positions-Nummern in Klammern () angegeben sind, sind nicht absolut verpflichtend, sondern fakultativ. Das Erfüllen dieser fakultativen Positionen erhöht den Endpunktstand für das Fahrzeug.

Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
4.2.7.	Ist der Filter nachweisbar gereinigt/erneuert? (einmal in 2 Jahr).	Rechnung, Untersuchungsberichte oder Machinebuch an Bord.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
5.1.1	Wartung Steueranlage Mindestens einmal alle 5 Jahr.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Lieferant.
5.1.2	Ist der Bedienungshebel für die Steueranlage (Joystick) nachweislich Einmal alle 10 Jahr erneuert worden.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Lieferant
5.1.3.	"0-Punkt"Schalter (zeit-/wegabhängig) Mindestens Einmal alle 5 Jahr erneuert worden?.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Lieferant.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
6.1.1. 6.2.1.	Ist eine Inspektion durch den Fabrikant/ Lieferanten nachweisbar durchgeführt? Mindestens Einmal pro Jahr oder 5.000 Betriebsstunden.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Lieferant.
(6.1.2.)	Wird der Potentiometer vom Ruderstandsanzeiger im Achterpiek erneuert? Mindestens einmal alle 10 Jahr.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Lieferant.
(6.1.8.)	Ist das Hydrauliköl nachweisbar analysiert? Einmal pro 5 Jahr.	Analysereport.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
7.1.1.	Hauptmotor: Drehschwingungsberechnungen, <b>nicht</b> wenn das Schiff bereits 5 Jahre ohne Probleme in Fahrt befindet.	Drehschwingungsberechnungen
(7.1.2.)	Hauptmotor: Drehschwingungsberechnungen, <b>nicht</b> wenn sich das Schiff bereits 5 Jahre ohne Probleme in Fahrt befindet	Drehschwingungsberechnungen
7.1.3.	a. Hauptmotor: Unterhaltsmanagement den Vorschriften des Herstellers	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
	b. ein nachweisliches Unterhaltssystem auf Basis von Zustand gemäß den Vorschriften des Herstellers /Lieferanten.	einschl. zwischenzeitlichen Inspektionen/Kontrollen. (Report)
7.1.4.	Hauptmotor: Kontroll-/Inspektionsbericht nachweislich vom flexiblen Getriebe.	Rechnung oder Kontroll-/ inspektionsbericht Motorenhersteller oder Lieferant.
7.1.5.	Hauptmotor: Wird der kleine Unterhalt an Bord nachweislich durchgeführt?	Motorwartungsbuch an Bord.

Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
7.1.6.	Hauptmotor: Flexible Aufstellung: Ausrichtung des Motors einmal pro Jahr nachweislich kontrolliert durch Hersteller/Einbaufirma?.	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
7.1.7.	Hauptmotor: Schmierölanalysesystem.	Schmierölanalysereport.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
7.2.1	Wird der Schmierölfilter nachweisbar gereinigt oder erneuert?	Motorwartung machinebuch an bord
7.2.2.	Ist eine Schmierölanalyse nachweisbar?	Schmierölanalysereport.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
8.1.1.	Hilfsmotoren: Ist ein Unterhaltsmanagement für die Motoren nachweisbar gemäß Vorschriften des Fabrikanten.	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
8.1.2.	Hilfsmotoren: Wird der kleine Unterhalt an Bord nachweislich durchgeführt?	Motorwartung machinebuch an bord.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
9.1.1.	Pumpenmotoren: Ist ein Unterhaltsmanagement für die Motoren nachweisbar gemäß Vorschriften des Fabrikanten.	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
9.1.2.	Pumpenmotoren: Wird der kleine Unterhalt an Bord nachweislich durchgeführt?	Motorwartung Machinebuch an bord.
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
10.1.1.	Sind alle Tests und wo möglich Kalibrierungen der MR Alarmsysteme komplett? Einmal pro 2 1/2 Jahre.	<p>“Kalibrierung” bedeutet Korrekt einstellen von der alarmanlage.</p> <p>Testen und wo möglich/kalibrieren von allen Maschinenraumalarman.</p> <p>MR: Vs und As. Testberichte mit "Soll- &amp; Istwert" durch Unterfabrikant aufzustellen.</p>
Nr.	Punkte	Dokumentation/Beweisführung
11.1.1.	Fettschmierapparat Propellerwelle nachweislich getestet/repariert durch Hersteller? Einmal pro 5 Jahr.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Fabrikant.

<b>Nr.</b>	<b>Punkte</b>	<b>Dokumentation/Beweisführung</b>
11.1.3 11.2.3 11.3.4	Spiel hinteres Lager innerhalb der zulässigen Grenzen Vorschriften?.	IVW-DS/SI/SUK, klasse-report oder der Nachweis von der Werft letzten Hellingnahme/Dockung
11.3.1.	Ölgeschmierte Propellerwellen : Wurde eine Kontrolle durch den Hersteller/Lieferant nachweislich durchgeführt? Kontrolltermin 5 Jahre.	Rechnung oder Untersuchungsberichte Fabrikant/Lieferant.
11.3.5.	Ölgeschmierte Propellerwellen: Datum neue Dichtungen.	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
<b>Nr.</b>	<b>Punkte</b>	<b>Dokumentation/Beweisführung</b>
12.1.1	Bugstrahlanlage: Ist ein Unterhaltsmanagement für die Motoren nach Vorschriften des Fabrikanten	Rechnung oder Untersuchungsberichte.
12.1.2	Bugstrahlanlage: Wird der kleine Unterhalt an Bord nachweislich ausgeführt?	Machinebuch an Bord.

Sollten Sie nach Durcharbeiten des Obenstehenden noch Fragen haben, dann bitten wir Sie freundlichst Kontakt mit dem IVR-SVU Experten aufzunehmen, der Ihr Schiff untersuchen wird.

Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit und sehen der Untersuchung zuversichtlich entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

# IVR

## Ehrenkodex IVR-SVU Experte

Der IVR-SVU Experte wird gebeten, formal dem Nachleben und Einhalten dieses Ehrenkodexes und der Verhaltensregeln gemäß den *IVR-Vorschriften* zuzustimmen:

- Der IVR-SVU Experte verrichtet seine Arbeit in strikter Zuverlässigkeit sowohl gegenüber dem Ansehen der IVR als auch gegenüber seinem Auftraggeber.
- Der IVR-SVU Experte nimmt keinerlei Geschenke oder Vergütungen entgegen.
- Der IVR-SVU Experte verpflichtet sich zu strikter Geheimhaltung im Zusammenhang mit der Ausführung seiner Arbeiten bezogen auf Zustände und Sachverhalte.
- Der IVR-SVU Experte enthält sich jeglicher Handlungen und Äußerungen, die den Belangen der IVR widersprechen.
- Es ist dem IVR-SVU Experten auf das strengste verboten, während der Erfüllung seiner Arbeiten Alkohol oder Drogen zu sich zu nehmen, oder unter dem Einfluß von Alkohol oder Drogen zu arbeiten.
- Im Falle des Verstoßes des Ehrenkodex sichert der IVR-SVU Experte seine volle Unterstützung bei der formalen Untersuchung der Fakten zu.
- Im Falle des Verstoßes gegen den Ehrenkodex oder die Verhaltensmaßregeln treten die Maßnahmen der Suspendierung in Kraft.

Datum: ..... Ort:.....

Name: .....

Unterschrift: .....

## **REGLEMENT FÜR DIE IVR/SVU-EXPERTEN**

### **I. ERNENNUNG ZUM IVR/SVU-EXPERTEN/ FÜR DIE SCHADENSVERHÜTUNGSUNTERSUCHUNG VON BINNENSCHIFFEN**

#### **I.1. VORAUSSETZUNG FÜR EINE ERNENNUNG**

1. Der Antrag auf Ernennung zum IVR/SVU-Experten muss schriftlich auf dem IVR- Antragsformular und vom Bewerber persönlich bei der IVR eingereicht werden. Dem Antrag sind Beschreibung des Lebenslaufes, Zeugnisse und Diplome, sowie Referenzen beizufügen.

2. Voraussetzung für die Ernennung zum IVR/SVU-Experten ist:

- a) Ein Mindestalter von 30 Jahren.
- b) Mindestens 3 Jahre nachweisbare praktische Erfahrung als selbständiger Schiffs- und Maschinenexperte.
- c) Ausbildung auf Fachhochschul- oder vergleichbarer Ebene, sowie Erfahrung und Fachkenntnisse, die von der Havarie-Kommission der IVR als ausreichend beurteilt werden.

3. Von der Ernennung zum unabhängigen IVR/SVU-Experten sind alle Personen, deren berufliche Tätigkeit nach Beurteilung der Havarie Kommission der IVR eine Unabhängigkeit nicht gewährleistet, ausgeschlossen.

4. Bei einer ersten Ernennung zum IVR/SVU-Experten muss der Experte mindestens eine Tätigkeitsperiode nach Absatz 7. zur Verfügung stehen. Das Höchstalter für die aktive Tätigkeit als Experte ist auf 65 Jahre festgesetzt.

5. In Ausnahmefällen kann die Havarie Kommission der IVR auf Antrag von Artikel 4 abweichen.

6. Nach der offiziellen Anerkennung muss sich der betreffende Experte einem internen IVR/SVU/ERS-Kurs unterziehen.

#### **I.2. ERNENNUNG UND WIEDERERNENNUNG VON EXPERTEN UND ANERKANNTEN MITARBEITERN**

7. Der Experte wird für 5 Jahre ernannt. Die Ernennung erfolgt von der Havarie Kommission auf Vorschlag der Geschäftsführung und wird vom Verwaltungsrat bekräftigt.

8. Wiederernennung für höchstens die gleiche Zeitspanne ist möglich und wird unter folgenden Bedingungen vorgenommen:

- a) Der Experte hat seine Tätigkeit in der davorliegenden Periode ohne Verweise durchgeführt. Die Geschäftsführung schlägt der Havarie Kommission eine Wiederernennung für eine weitere Periode von 5 Jahren vor.
- b) Dem Experten wurde in der davorliegenden Periode von der Geschäftsführung ein Verweis erteilt. Die Geschäftsführung unterbreitet der Havarie Kommission entweder den Vorschlag zur Wiederernennung oder zur Ablehnung der Wiederernennung. Die Havarie Kommission entscheidet über eine Wiederernennung unter bestimmten Bedingungen oder eine Ablehnung der Wiederernennung.

## **II. VERANTWORTLICHKEITEN UND AUFGABEN EINES IVR/SVU-EXPERTEN**

9. Die von der IVR ernannten Experten sind befugt, die Schadensverhütungsuntersuchungen in eigener Verantwortung unter Beachtung der Bestimmungen des Reglements und auf Basis der damit zusammenhängenden Vorschriften vorzunehmen.

10. Voraussetzung für die Ausstellung eines (vorläufigen) Schadensverhütungsnachweises ist eine vorhergehende und persönliche Besichtigung des Schiffes durch den Experten auf Basis der IVR-Vorschriften für die Schadensverhütungsuntersuchung in der jeweils gültigen Fassung und der Anweisungen der IVR.

11. Über die Besichtigung wird mittels der Verifikationsliste (Anlage) an die IVR Bericht erstattet. Der Besichtigungsbericht wird anhand der vorgelegten Schiffspapiere und der Feststellungen an Bord ausgefüllt. Dabei ist anzugeben, ob Kapitän, Eigentümer oder Vertreter der Reederei anwesend war. Die in diesem Bericht gestellten Fragen müssen genau beantwortet werden.

12. Der Besichtigungsbericht muss gemeinsam mit der Auflagenliste unverzüglich, jedoch spätestens innerhalb von 2 Wochen, beim Sekretariat der IVR eingereicht werden. In Ausnahmefällen kann nach Rücksprache mit dem Sekretariat und unter Angabe von Gründen von dieser Bestimmung abgewichen werden.

Der Experte bewahrt eine Kopie des Besichtigungsberichtes für etwaige Nachfragen auf.

13. Der Experte vergewissert sich davon, dass alle aufgegebenen und durchzuführenden Auflagen nach maschinen- und schiffbautechnischen Normen durchgeführt werden.

## **III. AUSSTELLUNG EINES VORLÄUFIGEN UND DEFINITIVEN SCHADENSVERHÜTUNGSNACHWEISES**

14. Ein Schadensverhütungsnachweis darf nur nach einer Besichtigung gemäss Abschnitt II. ausgestellt werden.

15. Ein vorläufiger Schadensverhütungsnachweis wird für die Zeit bis zur Ausstellung eines definitiven Schadensverhütungsnachweises erteilt.

16. Der Experte informiert die Geschäftsführung der IVR auch dann, wenn aufgrund seiner Untersuchung kein Antrag zur Erteilung des Schadensverhütungsnachweises eingereicht werden kann, weil die Qualität des Schiffes nicht den Forderungen der IVR-Vorschriften entspricht.

## **IV VERHALTENSGRUNDSÄTZE**

Vor ihrer Ernennung werden die Kandidaten gebeten, formell ihre Bereitschaft zur Einhaltung folgender Verhaltensgrundsätze zu bezeugen:

17. Der Experte verrichtet seine Tätigkeit in strikter Zuverlässigkeit und Einhaltung aller Vorschriften und Anweisungen der IVR sowohl gegenüber der IVR als auch gegenüber dem Schiffseigentümer.

18. Der Experte handelt in seiner Tätigkeit als IVR/SVU-Experte objektiv und unabhängig.

19. Der Experte distanziert sich von der Annahme von Geschenken, Zuwendungen oder Vorteilen von Seiten des Auftraggebers oder dessen Vertreter für die Untersuchung.

20. Der Experte enthält sich jeglicher Handlung und/oder Aussage, die im Widerspruch zu den Interessen der IVR steht.

#### **V. SUSPENDIERUNGSVERFAHREN.**

Die Bestimmungen des Suspendierungsverfahrens finden Anwendung im Falle:

- eines schwerwiegenden Verstosses, insbesondere grober Fahrlässigkeit, gegen die Vorschriften der IVR und/oder Anweisungen der Geschäftsführung, sowie gegen die Bestimmungen der Verhaltensgrundsätze
- einer rechtskräftigen Verurteilung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit im Zusammenhang mit seiner gesamten beruflichen Tätigkeit

Die IVR kann ein Suspendierungsverfahren einleiten, sofern es aus diesen Gründen der IVR nicht länger zugemutet werden kann, dem Experten das Vertrauen zu schenken.

Werden der Geschäftsführung Beschwerden bezüglich der Tätigkeiten eines IVR/SVU-Experten vorgetragen oder bekannt, dann ist nach folgendem Verfahren vorzugehen:

21. Die Geschäftsführung sorgt für die Beschaffung aller für die Beurteilung des Sachverhaltes notwendigen Unterlagen.
22. Die Geschäftsführung hört den betreffenden Experten zur Darstellung des Sachverhaltes an.
23. Wird festgestellt, dass es sich bei dem vorliegenden Fall um einen schwerwiegenden Verstoss und/oder grobe Fahrlässigkeit gegen die Vorschriften der IVR und/oder Anweisungen der Geschäftsführung, sowie gegen die Bestimmungen der Verhaltensgrundsätze und/oder einer rechtskräftigen Verurteilung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit im Zusammenhang mit seiner gesamten beruflichen Tätigkeit handelt, dann hat die Geschäftsführung die Vollmacht, den Experten unverzüglich zu suspendieren.
24. Es wird ein Ad-Hoc-Komitee gebildet, bestehend aus dem Vorsitzenden der Havarie Kommission, dem Vorsitzenden der Technische Kommission für Schadensverhütung, einem jeweils zu ernennenden Mitglied der Havarie Kommission, einem jeweils zu ernennenden Mitglied der Juristischen Kommission, sowie der Geschäftsführung der IVR.
25. Das Ad-Hoc-Komitee hört den betreffenden Experten an. Der Experte hat in jedem Stadium des Verfahrens das Recht, einen Rechtsbeistand auf eigene Kosten hinzuziehen.
26. Das Ad-Hoc-Komitee fasst aufgrund der Anhörung einen Beschluss. Das Komitee kann den Beschluss einer "Abmahnung" (letzter Verweis) oder einer "Abberufung" fassen. Das Ad-Hoc-Komitee unterrichtet die Havarie Kommission und den Verwaltungsrat über den Beschluss. Wird der betreffende Experte abberufen, dann ist damit eine zukünftige neue Ernennung ausgeschlossen.
27. Legt der betreffende Experte Widerspruch gegen den Beschluss des Ad-Hoc-Komitees ein, dann entscheidet der Verwaltungsrat in letzter Instanz. Gegen die Entscheidung des Verwaltungsrates ist kein Widerspruch mehr möglich.
28. Der betreffende Experte wird von der Geschäftsführung der IVR über die Entscheidung des Ad- Hoc-Komitees und gegebenenfalls des Verwaltungsrates in Kenntnis gesetzt.

\*