



10. April 2018

Erläuterungen zu den durch den ES-TRIN 2017/1 eingeführten Änderungen

Im Juni 2017 hat der CESNI den Entwurf des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) Ausgabe 2017/1 angenommen.

In Verbindung mit der Europäischen Kommission hat das Sekretariat Erläuterungen erarbeitet, welche die Bedürfnisse, die Alternativen und die Folgen der durch den ES-TRIN 2017/1 eingeführten Änderungen dokumentieren (siehe Anlage). Diese Erläuterungen dienen ausschließlich der Dokumentation.

Die Mitteilung ist wie folgt aufgebaut:

1. In der Höhe verstellbare Steuerhäuser	2
2. Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Verbrennungsmotoren (Anpassung des ES-TRIN an die NRMM-Verordnung der Europäischen Union)	3
3. Elektrische Geräte und Anlagen	5
4. Feuerlöschanlagen mit Wasser als Löschmittel	8
5. Traditionsfahrzeuge	9
6. Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	10
7. Einbau und Bemessung der Entlüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks	12
8. Das Moratorium für Übergangsbestimmungen betreffende Bestimmungen	13
9. Bestimmungen zum Schutz vor Sturz und Absturz	14
10. Korrekturen an den Übergangsbestimmungen in Bezug auf Geräte mit Typgenehmigung.....	15
11. Bestimmungen zu Navigations- und Informationsgeräten, einschließlich des Verweises auf einen Test Standard für Inland AIS.....	16
12. Aktualisierung der Verweise auf bestimmte EN/-ISO-Normen.....	17
13. Aktualisierung des Verweises auf den Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code).....	20
14. Redaktionelle Korrekturen und Streichung der ausgelaufenen Übergangsbestimmungen	20

Anlage zu CESNI/PT (18) 3 = CESNI (18) 2

1. In der Höhe verstellbare Steuerhäuser

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 7.12; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 7.12; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 7.12; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 7.12; ESI-I-2.

1.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Am 18. Februar 2009 wurde der Kapitän des (2007 gebauten) Fluss-See-Schiffes „Amberes“ aufgrund eines unerwarteten und unkontrollierten Absinkens des Steuerhauses schwer verletzt. Die mechanische Verriegelung blieb hängen, ein Zylinder brach und der Hauptzylinder bohrte sich durch den Boden des Steuerhauses. Ein ähnlicher Unfall ereignete sich auch in Österreich. Die Installateure scheinen beim Einbau der Steuerhäuser nicht dieselben Qualitätsstandards zu befolgen. Die Benutzer der Steuerhäuser, aber auch Personen und Personal in unmittelbarer Nähe zu ihnen, sind somit schwerwiegenden Gefahren ausgesetzt.

Aufgrund obiger Erfahrungen ist bewusst geworden, dass zusätzliche Regelungen zu in der Höhe verstellbaren Steuerhäusern unerlässlich sind. Die bestehenden Vorschriften scheinen selbst bei ausreichender Anwendung keine hinreichende Gewähr für die Sicherheit der betroffenen Personen zu bieten. Die Installateure nehmen hier ihre Verantwortung nicht wahr und schieben sich bei einem Unfall gegenseitig die Schuld zu.

Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat festgestellt, dass dieser Steuerhaustyp auf Binnenschiffen (aufgrund der wachsenden Rolle des Containertransports) immer häufiger anzutreffen ist; die Rechtsvorschriften gewinnen daher an Bedeutung und bedürfen einer Überarbeitung.

In der Gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG) haben bereits verschiedene Arbeiten im Hinblick auf eine Überarbeitung des Artikels 7.12 und der zugehörigen Anlagen stattgefunden. Nach Einrichtung des CESNI wurden diese Arbeiten von der Arbeitsgruppe CESNI/PT übernommen, um deren Ergebnisse bei der ersten Revision des ES-TRIN 2015 zu berücksichtigen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Änderungen des ES-TRIN auf eine Verbesserung der Sicherheit der Besatzung an Bord von Schiffen, die mit einem in der Höhe verstellbaren Steuerhaus ausgerüstet sind, und eine Steigerung der technischen Zuverlässigkeit der Ausrüstung abzielen, jedoch nicht auf die Verhinderung eines Zusammenstoßes mit Brücken.

1.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat die Möglichkeit einer Notabsenkungsvorrichtung, die von Deck aus bedient werden kann (Artikel 7.12 Nummer 8), geprüft. Nach einem Austausch mit dem Gewerbe und mangels stichhaltiger Argumente zur Rechtfertigung eines tatsächlichen Sicherheitsgewinns wollte die Arbeitsgruppe die Anforderung bezüglich einer Notabsenkung, die von Deck betätigt werden kann, zum jetzigen Zeitpunkt nicht beibehalten.

Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat darauf hingewiesen, dass es auf dem Markt Systeme zur Detektion von Brücken und zur Vermeidung von Kollisionen gebe. Sie hat beschlossen, die technischen Vorschriften zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu ändern. Sie hält eine künftige Prüfung der diesbezüglichen Erfahrungswerte und der durch diese Systeme erzielten Sicherheitsgewinne für sinnvoll.

1.3 Folgen dieser Änderungen

Artikel 7.12 des ES-TRIN 2015 wurde **vollständig überarbeitet** und in die Nummern 1 bis 12 unterteilt.

In den Nummern 1 bis 3 von Artikel 7.12 werden die Sicherheitsziele, d.h. der Schutz von Personen, die Stabilität der Fahrzeuge und die Sicherheit während des Anhebens und Absenkens des Steuerhauses, dargelegt.

Artikel 7.12 Nummer 4 enthält zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Bedienung des Hebemechanismus innerhalb des Steuerhauses sowie der Anzeigen, die am Steuerstand angebracht sein müssen.

Die Nummern 5, 6 und 7 von Artikel 7.12 beinhalten Anforderungen an den Hebemechanismus hinsichtlich des Anhaltens in jeder Stellung, des Verriegelns und der Verhinderung eines unkontrollierten Absenkens sowie der Endstellungen des Steuerhauses. Nummer 7 sieht zudem die Auslösung eines optischen und akustischen Signals beim Absenken des Steuerhauses vor.

Artikel 7.12 Nummer 8 schreibt eine Notabsenkungsvorrichtung vor, welche unabhängig vom normalen Hebemechanismus ist und selbst im Falle eines völligen Stromausfalles an Bord funktioniert. Diese Notabsenkung muss zumindest innerhalb des Steuerhauses betätigt werden können.

Artikel 7.12 Nummer 9 ist für eine eventuelle Weiterentwicklung der Vorschriften reserviert.

Artikel 7.12 Nummer 10 enthält zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Prüfung von Hydraulikschläuchen von in der Höhe verstellbaren Steuerhäusern.

In den Nummern 11 und 12 von Artikel 7.12 sind die Anforderungen an die Prüfung von in der Höhe verstellbaren Steuerhäusern und den dazugehörigen Ausrüstungen festgelegt, insbesondere die Häufigkeit der Prüfungen und die betreffenden Beteiligten. Diese Prüfungen sind auch Gegenstand einer Aktualisierung der Anweisung ESI-I-2.

Die mit Artikel 7.12 verbundenen Übergangsbestimmungen werden in den Artikeln 32.02 Nummer 2, 32.05 Nummer 5 und 33.02 Nummer 2 geändert. Diese Übergangsbestimmungen sollen eine schrittweise Anpassung der bestehenden Flotte mit dem Ziel ermöglichen, die Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt weiter zu verbessern.

Eine ausführliche Folgenabschätzung mit einer Schätzung der anfallenden Kosten wurde von der Arbeitsgruppe geprüft.

2. Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Verbrennungsmotoren (Anpassung des ES-TRIN an die NRMM-Verordnung der Europäischen Union)

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Kapitel 9; Artikel 26.01 Nummer 1; Artikel 30.04; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Kapitel 9; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Kapitel 9; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Kapitel 9.

Der Inhalt von Kapitel 9 wurde **vollständig überarbeitet und neu geordnet**.

2.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Ziel dieser Änderung ist die Gewährleistung der rechtlichen Vereinbarkeit des ES-TRIN mit der Verordnung (EU) 2016/1628 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (nachstehend NRMM-Verordnung genannt).

Die Änderungen, die im Einklang mit der NRMM-Verordnung stehen, dienen im Wesentlichen dazu,

- die zulässigen Klassen von Verbrennungsmotoren für Fahrzeuge der Binnenschifffahrt sowie das Verbot von Austauschmotoren zu erläutern,
- die Dokumente festzulegen, die an Bord des Fahrzeugs mitzuführen sind (Kopie des Typgenehmigungsbogens, Anleitung des Motorenherstellers und Motorparameterprotokoll),
- die in ES-TRIN 2015 vorgesehene Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung beizubehalten,
- die für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Sonderbestimmungen für Abgasnachbehandlungssysteme festzulegen.

Entsprechend den Übergangsbestimmungen (Kapitel 32 und 33) erfolgt diese Änderung bei gleichbleibender Rechtslage für bestehende Motoren, die bereits an Bord eingebaut sind.

Die Änderung von Artikel 26.01 ermöglicht darüber hinaus die Gewährleistung der rechtlichen Vereinbarkeit mit einem anderen EU-Rechtstext: der Richtlinie 2013/53/EU für Sportboote und Wassermotorräder.

2.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Der CESNI hat die Möglichkeit einer Ergänzung der Übergangsbestimmungen für Abgasnachbehandlungssysteme geprüft. Der CESNI Ausschuss hat auf diese Ergänzung im ES-TRIN 2017 verzichtet, jedoch die Arbeitsgruppe CESNI/PT ersucht, diesen Vorschlag mit Blick auf den künftigen ES-TRIN gemeinsam mit den Motorenherstellern und den zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission zu prüfen (siehe CESNI (17) 4 rev. 1).

Eine in Betracht gezogene Alternative wäre die Streichung des mit diesen Änderungen eingeführten Artikels 9.00 gewesen. Dieser Artikel enthält Begriffsbestimmungen der in Kapitel 9 verwendeten Begriffe, die direkt in Artikel 1.01 eingefügt werden könnten. Diese Änderung hat gleichwohl rechtliche Konsequenzen und ist zu prüfen. Aufgrund des engen Zeitplans wurde auf eine Verschiebung der Begriffsbestimmungen von Artikel 9.00 nach Artikel 1.01 verzichtet.

2.3 Folgen dieser Änderungen

Der Inhalt von Kapitel 9 wurde **vollständig überarbeitet und neu geordnet** (Artikel 9.00 bis 9.08). Die rechtlichen Folgen der einzelnen Artikel werden nachstehend dargelegt.

In Artikel 9.00 erfolgt eine Neuordnung und Vereinfachung der Begriffsbestimmungen der in Kapitel 9 verwendeten Begriffe: „Verbrennungsmotor“; „Typgenehmigung“; „Motorenfamilie“; „Bezugsleistung“; „Motorenhersteller“ und „Motorparameterprotokoll“. Die Vereinbarkeit der Begriffsbestimmungen mit denjenigen der NRMM-Verordnung ist gewährleistet.

In Artikel 9.01 werden die allgemeinen Bestimmungen in Bezug auf den Anwendungsbereich von Kapitel 9, die zulässigen Motorklassen und das Verbot von Austauschmotoren festgelegt. Dieses Verbot entspricht der Auslegung der NRMM-Verordnung durch die Europäische Kommission und die Vertreter der Motorenhersteller. Dieser Artikel schreibt auch vor, welche Unterlagen an Bord mitzuführen sind: „Eine Kopie des Typgenehmigungsbogens sowie die Anleitung des Motorenherstellers und das Motorparameterprotokoll sind an Bord mitzuführen.“ Schließlich wird in Artikel 9.01 die Möglichkeit beibehalten, dass sich die Untersuchungskommission zur Erfüllung von Aufgaben nach Kapitel 9 eines Technischen Dienstes bedient. Diese Bestimmung entspricht Artikel 9.01 Nummer 10 des ES-TRIN 2015. Jedoch werden nur die gemäß der NRMM-Verordnung notifizierte technischen Dienste für die Zwecke dieses Standards anerkannt.

Mit Artikel 9.02 werden die Bestimmungen von Artikel 9.01 Nummer 9 des ES-TRIN 2015 übernommen.

Artikel 9.03 verlangt, dass der Einbau von Verbrennungsmotoren in Fahrzeuge mit den Einschränkungen erfolgt, die im Zusammenhang mit dem Geltungsbereich der Typgenehmigung des Motors festgelegt wurden.

Mit Artikel 9.04 werden die Bestimmungen für die Anleitung des Motorenherstellers (Artikel 9.03 Nummer 3 des ES-TRIN 2015) aktualisiert. Der Inhalt dieser Anleitung des Motorenherstellers ist maßgebend für die Durchführung der Prüfungen des Verbrennungsmotors (Artikel 9.05 bis 9.08).

Mit den Artikeln 9.05 bis 9.08 werden die Bestimmungen bezüglich Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung ohne Änderung der Rechtslage übernommen. Eine erhebliche Neuordnung der Bestimmungen ist erfolgt. Beispielsweise ist der Inhalt der Begriffsbestimmungen aus Artikel 9.00 Nummer 8.6, 8.7 und 8.8 des ES-TRIN 2015 nun in den Artikeln 9.05 bis 9.08 des ES-TRIN 2017 enthalten.

Des Weiteren wurde eine Klarstellung der Pflichten der Untersuchungskommission vorgenommen, wenn sie zu dem Ergebnis gelangt, dass der Verbrennungsmotor den Anforderungen nicht entspricht (Artikel 9.05 Nummer 3 des ES-TRIN 2017).

Eine wesentliche Änderung der technischen Vorschriften stellt der neu geschaffene Artikel 9.09 dar. Mit diesem Artikel werden die Mindestsicherheitsanforderungen an Abgasnachbehandlungssysteme zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs festgelegt. Diese Sicherheitsanforderungen wurden bewusst nicht in die NRMM-Verordnung aufgenommen. Jedoch verlangt Artikel 9.09 nicht den Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen oder Bypasseinrichtungen.

Die Übergangsbestimmungen (Kapitel 32 und 33) sorgen für eine gleichbleibende Rechtslage für bestehende Motoren, die bereits an Bord eingebaut sind. Ein bestehender Motor, der bereits an Bord eines Schiffes eingebaut ist, muss den zum Einbauzeitpunkt geltenden Vorschriften für die Typgenehmigung und den Einbau entsprechen.

Für Motoren, die bereits an Bord eingebaut und nicht typgenehmigt sind, gilt ausschließlich Artikel 9.02. Für andere Motoren, d. h. diejenigen mit Typgenehmigung (z. B. ZKR I, ZKR II oder EU IIIA), gelten jedoch weiterhin die Bestimmungen für die Zwischen- und Sonderprüfung (Artikel 9.07 und 9.08) (gleichbleibende Rechtslage). Diese Motoren mit Typgenehmigung unterliegen auch den neuen Sonderbestimmungen für Abgasnachbehandlungssysteme (Artikel 9.09). Die Anwendung von Artikel 9.09 auf bestehende Motoren hat sehr begrenzte Auswirkungen, da diese Motoren derzeit äußerst selten mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgerüstet sind. Diese Motoren könnten jedoch künftig mit solchen Systemen ausgestattet werden und die Bestimmungen von Artikel 9.09 sind diesbezüglich relevant.

Mit der Änderung von Artikel 26.01 Nummer 1 wird eine angemessene Anwendung von Kapitel 9 auf Sportfahrzeuge mit Ausnahme derer, die bereits der Richtlinie 2013/53/EU unterliegen (siehe Artikel 26.01 Nummer 2), gewährleistet.

Artikel 30.04 wird aufgehoben, da die NRMM-Verordnung spezielle Anforderungen für Methanemissionen enthält. In Bezug auf Kapitel 9 wurde ein Verweis auf die NRMM-Verordnung als überflüssig erachtet.

3. Elektrische Geräte und Anlagen

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 1.01 Nummern 3.4, 3.21 bis 3.24, 6.6 bis 6.8, 11.1 bis 11.5; Kapitel 10; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Kapitel 10; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Kapitel 10; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Kapitel 10; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Kapitel 10; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Kapitel 10; Artikel 33.03 Nummer 2 zu Kapitel 10.

Kapitel 10 wurde **vollständig überarbeitet**, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Zahlreiche Änderungen in Kapitel 10 sind redaktioneller Art und betreffen unter Umständen nur eine Sprache.

3.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Ziel dieser Änderung ist die Überarbeitung der technischen Vorschriften für elektrische Geräte und Anlagen vor dem Hintergrund des technischen Fortschritts, um ein hohes Sicherheitsniveau für die Binnenschifffahrt zu gewährleisten. Diese Überarbeitung betrifft insbesondere den Explosionsschutz, die zulässigen maximalen Spannungen, den elektrischen Landanschluss, die Generatoren, Motoren, Transformatoren, Batterien, Akkumulatoren und Kabel sowie die Leistungselektronik.

3.2 Eventuelle Alternativen zu den Änderungen

Eine Alternative wäre die Beibehaltung der Bestimmungen des ES-TRIN 2015. Allerdings würden in diesem Fall veraltete Vorschriften auf Neubauten von Fahrzeugen angewandt und für einige Ausrüstungen (z. B. Batterien und Akkumulatoren) wäre kein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet.

3.3 Folgen dieser Änderungen

In Artikel 1.01 wird mit Nummer 3.4 eine Begriffsbestimmung für „elektrischer Betriebsraum“ ergänzt. Diese Begriffsbestimmung wird für die Anforderungen von Artikel 10.11 Nummer 5 verwendet.

In Artikel 1.01 werden mit den Nummern 3.21 bis 3.24 Begriffsbestimmungen zu explosionsfähigen Atmosphären und zum Explosionsschutz ergänzt. Diese Begriffsbestimmungen sind insbesondere für die Anwendung des Artikels 10.04 nützlich.

In Artikel 1.01 wird eine neue Nummer 6.6 „selbst verlöschend“ eingefügt. Die Nummern 6.6 und 6.7 des ES-TRIN 2015 werden zu 6.7 und 6.8.

In Artikel 1.01 werden mit den Nummern 11.1 bis 11.5 Begriffsbestimmungen für „Energiequelle“, „Stromquelle“, „Akkumulator“, „Batterie“ und „Leistungselektronik“ ergänzt.

In Artikel 10.01 Nummer 2 wird die Liste der Unterlagen, die sich an Bord befinden müssen, ergänzt um „Pläne der Schalttafeln sowie Dokumentationen der elektrischen Antriebsmotoren“, „Pläne über elektronische Steuerungs-, Regelungs-, Alarm- und Sicherheitssysteme“ und „Pläne der Steuerstromkreise“. Des Weiteren werden mit einer neuen Nummer 5 allgemeine Anforderungen ergänzt, um Schäden oder Störungen aufgrund von Erschütterungen vorzubeugen.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen ist der Inhalt des Artikels 10.02 über Energieversorgungssysteme gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

In Artikel 10.03 werden die Anforderungen hinsichtlich des Schutzes gegen Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser aktualisiert, um der europäischen Norm EN 60529:2014 Rechnung zu tragen.

In Artikel 10.04 wurden die Anforderungen hinsichtlich des Explosionsschutzes vollständig überarbeitet. Die technischen Vorschriften sehen die Einteilung und Bewertung der explosionsgefährdeten Bereiche vor; danach werden die Einrichtungen festgelegt, die in den verschiedenen explosionsgefährdeten Bereichen zulässig sind. Soweit möglich wird auf die in anderen Industriezweigen verwendeten EN- oder IEC-Normen verwiesen.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen ist der Inhalt des Artikels 10.05 über die Schutzerdung gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

In Artikel 10.06 wird die Tabelle unter Nummer 1 dahingehend aktualisiert, dass maximale Spannungen von 690 V für Drehstrom zugelassen werden. Des Weiteren werden die Kompetenzen der Untersuchungskommission gestärkt, die in bestimmten Fällen höhere Spannungen zulassen kann.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen ist der Inhalt des Artikels 10.07 über Verteilungssysteme gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

In Artikel 10.08 werden die Anforderungen aktualisiert, um den europäischen Normen EN 15869-1, EN 15869-3 und EN 16840 Rechnung zu tragen, die sich speziell auf den elektrischen Landanschluss von Fahrzeugen der Binnenschifffahrt beziehen. Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen sind die Anforderungen der Nummern 2 bis 8 gegenüber dem ES-TRIN 2015 (bisherige Nummern 1 bis 7) unverändert und gelten weiterhin für den Anschluss an andere externe Netze.

Die Anforderungen von Artikel 10.08 Nummer 9 entsprechen den Regeln der Technik und sind identisch mit denjenigen von Artikel 10.09 Nummer 1 des ES-TRIN 2015.

In Artikel 10.09 wird eine getrennte Anschlussvorrichtung für die Abgabe von Strom an andere Fahrzeuge gefordert. Die sonstigen Anforderungen werden ohne Änderung der Rechtslage übernommen, wobei den in den Artikeln 10.08 und 10.15 vorgenommenen Änderungen Rechnung getragen wird.

In Artikel 10.10 werden die Anforderungen für Generatoren, Motoren und Transformatoren aktualisiert, um die Regeln der Technik zu berücksichtigen. Es wird insbesondere in Nummer 5 eine Kennzeichnung des Herstellers mit den Nenndaten der Motoren, Generatoren und Transformatoren gefordert. Aufgrund der Änderungen des Artikels 10.03 wurden die Bestimmungen des Artikels 10.10 Nummer 1 des ES-TRIN 2015 gestrichen.

In Artikel 10.11 werden die Anforderungen für Batterien, Akkumulatoren und Ladeeinrichtungen aktualisiert, um der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Dies betrifft insbesondere den Brandschutz mit Anforderungen hinsichtlich der Belüftung und der gesonderten Unterbringung der Ausrüstung. Für Lithium-Ionen-Akkumulatoren wird auf die in anderen Industriezweigen verwendeten Normen EN 62619 und EN 62620 verwiesen.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen ist der Inhalt der Artikel 10.12 über Schaltanlagen, Artikel 10.13 über Notabschaltvorrichtungen und Artikel 10.14 über Installationsmaterial gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

In Artikel 10.15 wurden die Anforderungen an Kabel aktualisiert, um dem technischen Fortschritt und den in anderen Industriezweigen verwendeten EN- und IEC-Normen Rechnung zu tragen. Des Weiteren wurde die mit Fahrgastschiffen gesammelte Erfahrung (Inhalt der Anweisung ESI-II-13 des ES-TRIN 2015) in Form von technischen Vorschriften aufgenommen.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen ist der Inhalt des Artikels 10.16 über Beleuchtungsanlagen und des Artikels 10.17 über Signalleuchten gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

Um Mindestregeln für einen sicheren Betrieb der Leistungselektronik festzulegen, wurde ein neuer Artikel 10.18 geschaffen. Die Anforderungen entsprechen den Regeln der Technik in der Industrie.

Mit Ausnahme von redaktionellen Korrekturen und der Aktualisierung der EN- und IEC-Normen ist der Inhalt des Artikels 10.19 über Alarm- und Sicherheitssysteme und des Artikels 10.20 über elektronische Anlagen gegenüber dem ES-TRIN 2015 unverändert.

In den Übergangsbestimmungen (Artikel 32.02 Nummer 2, Artikel 32.03 Nummer 2, Artikel 32.05 Nummer 5, Artikel 33.02 Nummer 2, Artikel 33.03 Nummer 2) wird zwischen den Bestimmungen, die bereits in Kapitel 10 existierten (d. h. im ES-TRIN 2015 enthalten waren), und den neuen Bestimmungen unterschieden.

Bei ersteren sind die Übergangsbestimmungen (einschließlich der Ablaufdaten) unverändert.

Die letzteren gelten die Bestimmungen nur für Neubauten sowie bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Schiffsteile oder -bereiche (N.E.U. ohne Enddatum). Was diese Bestimmungen anbelangt, hat CESNI die Arbeitsgruppe CESNI/PT dazu eingeladen, einen Kompromiss bezüglich detaillierter Übergangsbestimmungen (mit einem Ablaufdatum) für den ES-TRIN 2019 zu finden.

4. Feuerlöschanlagen mit Wasser als Löschmittel

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 13.05 Nummern 1, 9 Buchstabe a und 14.

4.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Artikel 13.05 des ES-TRIN regelt den Einsatz fest installierter Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen. Im ES-TRIN 2015 war die Verwendung von Wasser (in Form von Wasserdampf) als Löschmittel an Bord von Binnenschiffen nicht gestattet.

Diese Löschmethode gewinnt jedoch immer mehr an Bedeutung und wird bereits seit einiger Zeit mit großer Zufriedenheit an Bord von Binnenschiffen eingesetzt, für die eine Empfehlung der ZKR erteilt wurde (§ 2.19 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)). Aufgrund der durch die ZKR gestatteten Ausnahmen konnten ausreichende Erfahrungen mit dem Einsatz dieser Feuerlöschanlagen gesammelt werden. Angesichts dieser Erfahrungen zielen die Änderungen des ES-TRIN darauf ab, die Verwendung von Wasserdampf als eine übliche Lösung für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen zu gestatten.

4.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Eine Alternative wäre gewesen, den ES-TRIN nicht zu ändern und die Regelung beizubehalten, dass die Ausrüstung der Schiffe mit einer Feuerlöschanlage, die Wasser als Löschmittel nutzt, einer Empfehlung bedarf (individuelle Ausnahmeregelung). In nächster Zeit werden voraussichtlich immer mehr Schiffe diese Löschanlagen einsetzen wollen, sodass die Zahl der Empfehlungsanträge wohl künftig steigen würde. Die Arbeitsgruppe CESNI/PT war der Auffassung, dass ausreichende Erfahrungen für die Abfassung technischer Vorschriften im Rahmen des ES-TRIN gesammelt wurden.

4.3 Folgen dieser Änderungen

In Artikel 13.05 Nummer 1 wird Wasser in die Liste der Löschmittel aufgenommen.

Ergänzend zu den allgemeinen Anforderungen, die einzuhalten sind (Artikel 13.05 Nummer 1 bis 9), enthält die neue Nummer 14 des Artikels 13.05 besondere Anforderungen für Feuerlöschanlagen, die mit Wasser als Löschmittel betrieben werden. Diese besonderen Anforderungen betreffen insbesondere folgende Aspekte:

- die Bildung von Wasserdampf mit einer Tröpfchengröße zwischen 5 und 300 Mikrometern;
- die Typgenehmigung;
- die Bemessung und Ausführung der Anlage einschließlich des Leitungssystems und der Sprühdüsen sowie der Fähigkeit, kontinuierlich Wasser zu versprühen;
- operationelle Anforderungen (beispielsweise die Fähigkeit, das Wasser für die Dauer von mindestens 30 Minuten kontinuierlich im Raum zu versprühen);
- die Anlagenüberwachung, die ein Alarmsignal im Steuerhaus auslöst;
- die für die Installation an Bord sowie die Prüfung erforderlichen Unterlagen.

Darüber hinaus wurde anlässlich dieser Änderungen auch eine Ergänzung der allgemeinen Anforderungen von Artikel 13.05 Nummer 9 vorgenommen, die für die verschiedenen fest installierten Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen gelten. Diese Ergänzung lautet wie folgt: „Wartungsmaßnahmen, insbesondere in Bezug auf den Zustand der Sprühdüsen, sind regelmäßig durchzuführen, gemäß den Auflagen des Anlagenherstellers“. Dieser Zusatz erfolgte, da die Wartung der Düsen für das einwandfreie Funktionieren der Löschanlage unerlässlich ist.

5. Traditionsfahrzeuge

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Kapitel 24; Anlage 3 Abschnitt V.

5.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

In der gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG) waren bereits verschiedene Arbeiten mit Blick auf die Erstellung von Sondervorschriften für Traditionsfahrzeuge unternommen worden. Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat diese Arbeiten fortgeführt und dabei ein besonderes Augenmerk auf die Trennung von Verfahrensvorschriften (Bestandteil der Regelungsrahmen) und technischen Vorschriften (Inhalt des ES-TRIN) gerichtet.

Diese Änderungen des ES-TRIN zielen darauf ab, die Anerkennung von Traditionsfahrzeugen und die Anwendung von an diese Fahrzeuge angepassten technischen Vorschriften mit Blick auf die Ausstellung des Binnenschiffszeugnisses, aber auch einer das Zeugnis ergänzenden Anlage „Traditionsfahrzeug“ zu ermöglichen. Darüber hinaus dienen diese Änderungen der Einführung einer Begriffsbestimmung für „Sachverständiger für Traditionsfahrzeuge“, der im Verfahren zur Anerkennung eines Fahrzeugs als Traditionsfahrzeug tätig werden, auch als Mitglied der Untersuchungskommission.

Ergänzend zu den Vorschriften von Kapitel 24 sind auch Abweichungen gemäß § 2.20 der RheinSchUO sowie Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2016/1629 möglich. Entsprechend dem im gesamten ES-TRIN angewandten Schema wurde der ausdrückliche Verweis auf eine „Empfehlung“ jedoch aus formalen Gründen aus dem zuvor von der JWG ausgearbeiteten Text gestrichen, da die unterschiedlichen Rechtsrahmen von ZKR und EU den Einsatz unterschiedlicher Rechtsinstrumente für die Gewährung von Abweichungen vorsehen. Diese Verfahren für Abweichungen erlauben die Berücksichtigung sehr spezieller Fälle von Schiffen und die Anerkennung der Verwendung anderer Werkstoffe und des Einbaus von Ausrüstungen, sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Solche Abweichungsverfahren gelten weiterhin für das gesamte Kapitel 24, insbesondere Artikel 24.02 Nummer 6.

5.2 Eventuelle Alternativen zu den Änderungen

Analog zu Kapitel 20 des ES-TRIN (Segelfahrgastschiffe) hätte eine Alternative in der ausschließlichen Anwendung des Kapitels 24 für Traditionsfahrzeuge außerhalb des Rheins (Zone R) bestanden. Das Verbot dieser Traditionsfahrzeuge auf dem Rhein wäre aufrechterhalten worden. Nach einer Stellungnahme des Untersuchungsausschusses der ZKR vom Oktober 2016 hat die Arbeitsgruppe CESNI/PT jedoch auf diese geografische Beschränkung verzichtet. Die Änderungen des ES-TRIN gestatten somit die Wahrung des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus für die Rheinschifffahrt.

5.3 Folgen dieser Änderungen

In Artikel 1.01 werden unter den Nummern 1.29 und 1.30 Begriffsbestimmungen für „Traditionsfahrzeug“ und „Nachbau eines Traditionsfahrzeugs“ ergänzt, die die Festlegung des sachlichen Anwendungsbereichs von Kapitel 24 ermöglichen. In der Anweisung ESI-I-2 wird die Begriffsbestimmung „Sachverständiger für Traditionsfahrzeuge“ aufgenommen.

In Artikel 24.01 sind die Grundsätze für die Bestimmung der technischen Vorschriften festgelegt, die auf Traditionsfahrzeuge anwendbar sind, aber auch für zusätzliche Bestimmungen bei Abweichungen, um eine gleichwertige Sicherheit zu gewährleisten.

Mit Artikel 24.02 wird das Verfahren für die Anerkennung eines Fahrzeugs als „Traditionsfahrzeug“ eingeführt; dabei werden die erforderlichen Untersuchungen und Unterlagen angegeben. Stellt die Untersuchungskommission die Übereinstimmung mit der Begriffsbestimmung „Traditionsfahrzeug“ fest, wird im Binnenschiffszeugnis der Eintrag „Traditionsfahrzeug“ vermerkt und eine Anlage „Traditionsfahrzeug“ zu diesem Zeugnis ausgestellt. Das Muster dieser Anlage wurde in Anlage 3 Abschnitt V des ES-TRIN ergänzt.

Darüber hinaus legt Artikel 24.02 Nummer 6 die grundlegenden Anforderungen im Falle von Abweichungen vom Inhalt des ES-TRIN fest, die bei der Untersuchung oder in der Dokumentation festgestellt werden:

- „a) dürfen sich während der Fahrt nur Besatzungsmitglieder oder Personen, die sich aus dienstlichen Gründen an Bord befinden, aufhalten und“
- b) ist der Betrieb frei zugänglicher Maschinen oder mechanisch angetriebener Einrichtungen nur zulässig, wenn sich außer der Besatzung oder Personen, die sich aus dienstlichen Gründen an Bord aufhalten, niemand an Bord ist.“

Abweichungen von diesen Anforderungen sind nach Maßgabe der Regelungsrahmen (Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2016/1629 und § 2.20 RheinSchUO) weiterhin möglich.

Artikel 24.03 gestattet der Untersuchungskommission die Festlegung zusätzlicher Bedingungen auf der Grundlage der Nutzungs- und Sicherheitskonzepte sowie des Bau-, Einrichtungs- und Ausrüstungszustands des Traditionsfahrzeugs.

6. Fabriksschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 14.12 Nummer 4; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.12; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 14.12.

6.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen stehen im Zusammenhang mit dem 2014 durch die ZKR beschlossenen Moratorium für Übergangsbestimmungen (Beschluss ZKR 2014-I-16). Dieses Moratorium hat zu einer zeitlichen Verschiebung der Anwendung bestimmter technischer Vorschriften auf bestehende Fahrzeuge geführt. Das Moratorium ist lediglich ein erster Schritt in einem Prozess, der von wirtschaftlichen Erwägungen sowie dem Streben nach alternativen Lösungen geleitet wird, wobei das grundlegende Ziel, die Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zu erhöhen, nicht außer Acht gelassen werden darf.

In ähnlicher Form wie in der RheinSchUO wurde die zeitliche Verschiebung der Anwendung der Bestimmungen über Fabriksschilder von den bereits vorhandenen Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord in den ES-TRIN 2015 übernommen.

Untersuchungen in den Niederlanden haben ergeben, dass die Anforderungen an Krane hinsichtlich Fabriksschild, Schutzvorrichtungen und Unterlagen an Bord von Kranen, die vor 1995 installiert wurden, in vielen Fällen nicht erfüllt werden können. Für die entsprechenden Übergangsbestimmungen der RheinSchUO wurde ein dreijähriges Moratorium eingeführt. Während des durch diesen Aufschub gewährten Zeitraums wurden Untersuchungen durchgeführt, um festzustellen, welche Anpassungsmaßnahmen unbedingt erforderlich sind und wie eine ausreichende Sicherheit der Krane auch bei fehlenden Fabriksschildern und Unterlagen an Bord nachgewiesen werden kann.

Die Änderungen des ES-TRIN stützen sich auf weitere Untersuchungen und sehen für die Anforderungen an den bereits vorhandenen Kranen hinsichtlich Fabriksschild, Schutzvorrichtungen und Unterlagen an Bord eine dauerhafte Lösung vor. Ziel ist die vollständige Anwendung „verhältnismäßiger“ technischer Vorschriften für die bestehenden Fahrzeuge unter Berücksichtigung des grundlegenden Ziels, die Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zu erhöhen.

6.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Eine Alternative wäre, auch die Übergangsbestimmungen für nach 1995 in Betrieb genommene Fahrzeuge anzupassen. Die Vorbereitungsarbeiten haben für eine solche Anpassung jedoch keine Notwendigkeit ergeben; diese könnte vielmehr dem grundlegenden Ziel einer Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zuwiderlaufen.

6.3 Folgen dieser Änderungen

a) Fabrikschild von Kranen

Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.14 Nummer 2: Bei Fahrzeugen, die vor 1995 in Betrieb genommenen wurden, bedeutet das Fehlen des Fabrikschildes nicht zwangsläufig ein geringeres Maß an Sicherheit. Hier kann eine Übergangsbestimmung „N.E.U.“ ohne Ablaufdatum angewendet werden. Damit gilt die Vorschrift nicht für Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut.

b) Schutzvorrichtungen

Artikel 14.12 Nummer 4: Die vorgeschlagene Änderung sieht eine Klarstellung der Anforderungen an Schutzvorrichtungen bei gleichbleibender Rechtslage vor und betrifft sowohl neue als auch bestehende Fahrzeuge.

Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.12 Nummer 4: Für Fahrzeuge, die vor 1995 in Betrieb genommen wurden, wird das derzeitige Ablaufdatum der Übergangsbestimmung (das mittels Moratorium von 2015 auf 2020 verschoben wurde) beibehalten. In Fällen, in denen die Anwendung von Art. 14.12 Nummer 4 Satz 2 nach dem 1.1.2020 praktisch nicht ausführbar ist, müssen Stellen innerhalb des Arbeitsbereiches und der Verkehrswege, an denen der Sicherheitsabstand weniger als 0,5 m beträgt, als solche deutlich gekennzeichnet werden.

Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.12 Nummer 5: Für Fahrzeuge, die vor 1995 in Betrieb genommen wurden, wird ferner das derzeitige Ablaufdatum der Übergangsbestimmung des Artikels 14.12 Nummer 5 (das mittels Moratorium von 2015 auf 2020 verschoben wurde) beibehalten.

c) Unterlagen an Bord

Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.12 Nummer 9: Für Fahrzeuge, die vor 1995 in Betrieb genommen wurden, wird das derzeitige Ablaufdatum der Übergangsbestimmung (das mittels Moratorium von 2015 auf 2020 verschoben wurde) beibehalten. Die Vorschrift findet spätestens nach der ersten Erneuerung des Binnenschiffszeugnisses nach dem 1.1.2020 Anwendung.

Falls jedoch eine Bedienungsanleitung des Kranherstellers nach dem 1.1.2020 nicht mehr erhältlich ist, wird die Bedienungsanleitung von einem Sachkundigen erstellt. Diese Bedienungsanleitung muss dann bei der nächsten Prüfung gemäß Artikel 14.12 Nummer 6 Buchstabe c mit der Genehmigung des Sachverständigen, der diese Prüfung durchführt, versehen werden.

d) Übergangsbestimmungen für Fahrzeuge, die nach 1995 in Betrieb genommen wurden

Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 14.12 Nummern 2, 4, 5 und 9: Das derzeitige Ablaufdatum der Übergangsbestimmung (das mittels Moratorium von 2015 auf 2020 verschoben wurde) wird beibehalten. Diese Änderung des ES-TRIN 2017 entspricht praktisch einer Streichung der Fußnote zu Artikel 14.12.

7. Einbau und Bemessung der Entlüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 8.05 Nummer 6 Sätze 3 bis 5.

7.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen stehen im Zusammenhang mit dem 2014 durch die ZKR beschlossenen Moratorium für Übergangsbestimmungen (Beschluss ZKR 2014-I-16). Dieses Moratorium hat zu einer zeitlichen Verschiebung der Anwendung bestimmter technischer Vorschriften auf bestehende Fahrzeuge geführt. Das Moratorium ist lediglich ein erster Schritt in einem Prozess, der von wirtschaftlichen Erwägungen sowie dem Streben nach alternativen Lösungen geleitet wird, wobei das grundlegende Ziel, die Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zu erhöhen, nicht außer Acht gelassen werden darf.

In ähnlicher Form wie in der RheinSchUO wurde die zeitliche Verschiebung der Anwendung der Bestimmungen über die Einrichtung und Bemessung der Entlüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks auf bestehenden Fahrzeugen in den ES-TRIN 2015 übernommen.

Eine unzureichende Bemessung von Entlüftungsrohren und Verbindungsleitungen kann zum Austritt von Brennstoff und damit zu Gewässerverschmutzungen beim Bunkern führen. Entlüftungsrohre und Verbindungsleitungen sind häufig so in die Schiffskonstruktion integriert, dass eine Anpassung der Rohrquerschnitte nicht einfach ist.

Durch die zeitliche Verschiebung der Anwendung der Bestimmungen von Artikel 8.05 Nummer 6 Sätze 3 bis 5 konnte die Arbeitsgruppe CESNI/PT die Möglichkeit der Verwendung spezieller Anschlussstutzen bei der Befüllung von Brennstofftanks prüfen, die eine ausreichende Verringerung des Füllrohrquerschnitts gestatten. Diese Querschnittsreduzierung würde das gewünschte Verhältnis zwischen Füll- und Entlüftungsrohr gewährleisten.

Im Februar 2016 hat die Arbeitsgruppe CESNI die folgende Auslegung der Bestimmungen von Artikel 8.05 Nummer 6 Sätze 3 bis 5 beschlossen:

Der Querschnitt der Entlüftungsrohre und Verbindungsleitungen des Tanks muss mindestens das 1,5fache des Querschnitts des Füllrohrs betragen. Eine absolute Größe wird nicht gefordert. Anders gesagt, ist auch die folgende Lesart denkbar: Die Füllleitung darf höchstens den 0,8fachen Querschnitt der kleinsten Entlüftungs- oder Verbindungsleitung haben. Dies kann dadurch erreicht werden, dass auf das Füllrohr ein kurzes Reduzierstück aufgesetzt wird, das mittels eines nicht löslichen Klebstoffs untrennbar mit diesem verbunden ist. Der zu diesem Reduzierstück passende Anschlussstutzen entspricht EN 12827.

Eine Verkleinerung des Querschnitts des Füllrohres kann zu einer unzulässigen Erhöhung des Drucks in der Bunkerschlauchleitung führen. In einem solchen Fall wird das Überwachungssystem die Tankbefüllung unterbrechen. So sollten keine Probleme auftreten.

Nach der Annahme dieser Auslegung dienen die Änderungen der Aufnahme einer dauerhaften Lösung in den ES-TRIN 2017.

7.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Keine

7.3 Folgen dieser Änderungen

Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 8.05 Nummer 6 Sätze 3 bis 5: Für Fahrzeuge, die vor 1995 in Betrieb genommen wurden, wird das derzeitige Ablaufdatum der Übergangsbestimmung (das mittels Moratorium von 2015 auf 2020 verschoben wurde) beibehalten. Die Vorschrift findet spätestens nach der ersten Erneuerung des Binnenschiffszeugnisses nach dem 1.1.2020 Anwendung. Diese Änderung des ES-TRIN 2017 entspricht praktisch einer Streichung der zugehörigen Fußnote. (Diese Anordnungen ist nicht mehr vorübergehend Art).

8. Das Moratorium für Übergangsbestimmungen betreffende Bestimmungen

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 8.10 Nummer 3; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 13.07; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 19.06 Nummer 6 Buchstabe c; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 19.07; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 19.08 Nummer 3 Buchstabe a; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Artikel 3.04 Nummer 7; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Artikel 7.01 Nummer 2; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Artikel 8.10 Nummer 2; Artikel 32.03 Nummer 2 zu Artikel 15.02 Nummer 5; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 13.07; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 19.06 Nummer 6 Buchstabe c; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 19.07; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 19.08 Nummer 3 Buchstabe a.

8.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen stehen im Zusammenhang mit dem 2014 durch die ZKR beschlossenen Moratorium für Übergangsbestimmungen (Beschluss ZKR 2014-I-16). Dieses Moratorium hat zu einer zeitlichen Verschiebung der Anwendung bestimmter technischer Vorschriften auf bestehende Fahrzeuge geführt. Das Moratorium ist lediglich ein erster Schritt in einem Prozess, der von wirtschaftlichen Erwägungen sowie dem Streben nach alternativen Lösungen geleitet wird, wobei das grundlegende Ziel, die Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zu erhöhen, nicht außer Acht gelassen werden darf.

Im Oktober 2016 hat der CESNI Ausschuss festgestellt, dass die Arbeiten zu einigen Themen des Moratoriums noch im Gange sind, und hat sich dazu entschieden, die entsprechenden Anordnungen vorübergehender Art des ES-TRIN bis zum 31.12.2019 zu verlängern. In der Tat finden 2017 umfangreiche Arbeiten auf der Grundlage von Beiträgen des Gewerbes statt. Die dauerhaften Lösungen dürften in die künftige Fassung des ES-TRIN aufgenommen werden.

Die Änderungen zielen darauf ab, die Entscheidung des CESNI im ES-TRIN 2017 umzusetzen, insbesondere durch eine Änderung der entsprechenden Fußnoten.

8.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Keine Verlängerung der Übergangsbestimmungen. Dies würde zu hohen Kosten für das Gewerbe führen und dem Wunsch nach dauerhaften Lösungen widersprechen.

8.3 Folgen dieser Änderungen

In Artikel 32.02 Nummer 2, Artikel 32.03 Nummer 2 und Artikel 32.05 Nummer 5 wurden die Fußnoten zu den Anordnungen vorübergehender Art wie folgt geändert: Das Datum 30.11.2017 wurde durch 31.12.2019 ersetzt.

9. Bestimmungen zum Schutz vor Sturz und Absturz

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 14.02 Nummern 4, 5 und 6; Artikel 14.04 Nummer 2; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.02 Nummer 4; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.04; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 14.02 Nummer 4; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 14.04 Nummer 2; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 14.02 Nummer 4; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 14.04.

9.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Im ES-TRIN 2015 laufen die Anordnungen vorübergehender Art zum Schutz vor Sturz und Absturz (Artikel 14.02 Nummern 4, 5 und 6 und Artikel 14.04 Nummer 2 sowie die damit verbundenen Übergangsbestimmungen) am 30. November 2017 aus. Diese Anordnungen vorübergehender Art ähnelten den Bestimmungen der RheinSchUO (siehe Beschluss ZKR 2011-I-12) und der Richtlinie 2006/87/EG (Richtlinie 2012/48/EU zur Änderung der Anlagen der Richtlinie 2006/87/EU). Die Bewertung und Verlängerung dieser Anordnungen vorübergehender Art war Gegenstand zahlreicher Austausche innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG).

Im März 2017 hat der CESNI beschlossen, die Anordnungen vorübergehender Art im ES-TRIN 2017 in definitive Vorschriften umzuwandeln; diese sollen jedoch nur für Neubauten sowie bei Ersatz oder Umbau der betroffenen Schiffsteile oder -bereiche gelten (N.E.U. ohne Enddatum). Für andere Schiffe gelten weiterhin die vorherigen Vorschriften, es sei denn, die betroffenen Schiffsteile oder -bereiche wurden zwischen 2011 und 2017 geändert.

Die Änderungen zielen darauf ab, die Entscheidung des CESNI im ES-TRIN 2017 umzusetzen, mit dem Ziel, die Zahl der Ertrinkungsfälle in der Schifffahrt zu reduzieren.

9.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Der CESNI hat die folgende Alternativen geprüft und verworfen:

- Umwandlung der Anordnungen vorübergehender Art in definitive Vorschriften im ES-TRIN 2017 (neue und bestehende Schiffe);
- Übernahme der ehemaligen (d. h. vor dem 1. Dezember 2011 gültigen) Vorschriften in den ES-TRIN 2017.

9.3 Folgen dieser Änderungen

Aus den Anordnungen von Artikel 14.02 Nummern 4, 5 und 6 und Artikel 14.04 Nummer 2 werden definitive Vorschriften. Mit anderen Worten: Die Fußnoten werden im ES-TRIN 2017 gestrichen.

Die Übergangsbestimmungen zu Artikel 14.02 Nummer 4 und Artikel 14.04 Nummer 2 werden N.E.U. ohne Enddatum. Bestehende Schiffe unterliegen weiterhin den ehemaligen (d. h. den vor 1. Dezember 2011 gültigen) Vorschriften sowie den damit verbundenen Übergangsbestimmungen.

Zur Berücksichtigung dieser Übergangsbestimmungen und zur Gewährleistung der Nachrüstung der bestehenden Flotte wurden Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 14.02 Nummer 4 und Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 14.02 Nummer 4 um folgende Fußnote ergänzt:

„Jedoch spätestens bei Erneuerung des Binnenschiffszeugnisses nach dem 1.1.2015, müssen die Fahrzeuge folgenden Anforderungen entsprechen:

- Die Außenkanten der Decks sowie solche Arbeitsbereiche, bei denen die Fallhöhe mehr als 1 m betragen kann, müssen mit Schanzkleidern oder Lukensäulen von jeweils mindestens 0,70 m Höhe oder mit durchgehenden Geländern entsprechend der Europäischen Norm EN 711 : 1995 versehen sein, die aus Handlauf, Zwischenzug in Kniehöhe und Fußleiste bestehen.
- Bei Gangborden müssen eine Fußleiste und ein durchlaufender Handlauf am Lukensäul vorhanden sein. Sind Gangbordgeländer vorhanden, die nicht umlegbar sind, kann auf den Handlauf am Lukensäul verzichtet werden.“

10. Korrekturen an den Übergangsbestimmungen in Bezug auf Geräte mit Typgenehmigung

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 7.05 Nummer 1; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 7.06; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Kapitel 18; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 7.05 Nummer 1; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 7.06; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Kapitel 18; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 7.05 Nummer 1; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 7.06; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Kapitel 18.

10.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Neben den Arbeiten zur Rechtsgrundlage für die Typgenehmigungsverfahren hat die Arbeitsgruppe CESNI/PT festgestellt, dass die Übergangsbestimmungen zum ES-TRIN einer Ergänzung bedürfen. Die Änderungen zielen darauf ab, Rechtssicherheit für bestimmte Geräte zu gewährleisten, für welche eine Typgenehmigung unter verschiedenen, vor Inkrafttreten der ES-TRIN-Vorschriften geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen ausgestellt wurde.

Für diese Geräte mit Typgenehmigung sind mehrere Situationen zu berücksichtigen:

- a) der Einbau an Bord ist nicht mehr zulässig, bereits installierte Geräte können jedoch weiterhin verwendet werden (zum Beispiel: Inland AIS Geräte mit Typgenehmigung gemäß des Test Standards Edition 1.0 und 1.01);
- b) der Einbau und die Verwendung an Bord bleiben zulässig, vorbehaltlich einer Einbaubescheinigung (zum Beispiel: Installationen von ab dem 1. Januar 1990 zugelassenen Navigationsradaranlagen).

Die Änderungen beziehen sich bisweilen auf ehemalige Vorschriften der RheinSchUO oder der Richtlinie 2006/87/EG. Hierzu hat die Arbeitsgruppe CESNI/PT aus Gründen der Lesbarkeit beschlossen, auf den Beschluss/die Richtlinie zu verweisen, durch den/die der Basistext geändert wurde.

In Anbetracht der Annahme eines Test Standards für Inland AIS (Beschluss CESNI 2017-II-2) durch den CESNI (Beschluss CESNI 2017-II-2) zielen die Änderungen schließlich auch darauf ab, den Übergang für Inland AIS Geräte, die gemäß der Vorschriften des von der ZKR veröffentlichten Test Standards für Inland AIS zugelassen wurden, zu gewährleisten. Diese Geräte dürfen weiterhin eingebaut und verwendet werden.

10.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Keine. Die Änderungen erlauben die Gewährleistung der Rechtssicherheit im ES-TRIN 2017.

10.3 Folgen dieser Änderungen

Artikel 32.02 Nummer 2, Artikel 32.05 Nummer 5 und Artikel 33.02 Nummer 2 werden um Übergangsbestimmungen ergänzt, um den weiteren Einbau und Betrieb von Radaranlagen, Wendeanzeigern oder Bordkläranlagen, die den Vorschriften der ZKR oder der EU entsprechen, zu gestatten, wenn eine entsprechende Einbaubescheinigung vorhanden ist.

Artikel 32.02 Nummer 2, Artikel 32.05 Nummer 5 und Artikel 33.02 Nummer 2 werden um Übergangsbestimmungen ergänzt, um den weiteren Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten zu gestatten, die den Vorschriften der ZKR entsprechen. Die betreffenden Vorschriften der ZKR sind eben diejenigen, die ohne Änderung der Rechtslage in den ES-TRIN übernommen wurden.

11. Bestimmungen zu Navigations- und Informationsgeräten, einschließlich des Verweises auf einen Test Standard für Inland AIS

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 1.01 Nummern 7.4, 7.8, 7.9 und 7.11; Artikel 7.06 Nummern 2 und 3 und Anlage 5.

11.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Mit den Änderungen werden folgende Ziele verfolgt:

- Aktualisierung des ES-TRIN zur Berücksichtigung der Arbeiten der ZKR aus dem Jahr 2015 betreffend Inland ECDIS Geräte im Navigationsmodus und den Anschluss externer Sensoren an Navigationsradargeräte;
- Angleichung der statischen Verweise auf Standards der ZKR oder Verordnungen der EU und Berücksichtigung des vom CESNI angenommenen Test Standards für Inland AIS;
- Angleichung der Anforderungen für Fahrtenschreiber an die anderen Bestimmungen von Anlage 5;
- Streichung der geografischen Beschränkung der Bestimmungen für Inland AIS Geräte und Fahrtenschreiber (Abschnitte IV und V der Anlage 5 des ES-TRIN);
- Streichung von Abschnitt VII der Anlage 5 des ES-TRIN 2015 in Anbetracht der vorgesehenen Entwicklung eines zentralen Instruments für die Veröffentlichung von Typgenehmigungen.

11.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Eine Alternative wäre die Beibehaltung der Bestimmungen des ES-TRIN 2015. Allerdings würden dann weiterhin rechtliche Unsicherheiten und Unstimmigkeiten in den technischen Vorschriften bestehen.

11.3 Folgen dieser Änderungen

In Artikel 1.01 werden die Begriffsbestimmungen von „Inland ECDIS“ und „Inland AIS Gerät“ verdeutlicht, während Begriffsbestimmungen für „VTT-Standard“, „Inland ECDIS-Standard“ und „Test Standard für Inland AIS“ ergänzt werden. Durch diese Begriffsbestimmungen lässt sich der Wortlaut der technischen Vorschriften vereinfachen, eine eventuelle künftige Aktualisierung der Referenzen wird ebenfalls erleichtert. Da die genauen Verweise auf von der EU oder der ZKR veröffentlichte Normen nur in Artikel 1.01 erwähnt werden, kann Artikel 1.01 des ES-TRIN leicht abgeändert werden, wenn in Zukunft neue Normen veröffentlicht werden.

In Artikel 7.06 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen, um insbesondere den neuen Begriffsbestimmungen Rechnung zu tragen.

In Anlage 5 Abschnitt I Artikel 3 werden die Anforderungen an Inland ECDIS Geräte im Navigationsmodus durch Ergänzungen verdeutlicht.

In Anlage 5 Abschnitt III Artikel 1 werden die Anforderungen im Falle eines Anschlusses externer Sensoren an Navigationsradargeräte durch Ergänzungen verdeutlicht.

In Anlage 5 Abschnitt IV wird die geografische Beschränkung „auf den Rhein“ für Inland AIS Geräte gestrichen. Überdies werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen und Referenzen aktualisiert.

In Anlage 5 Abschnitt V wird die geografische Beschränkung „auf den Rhein“ für Fahrtenschreiber gestrichen. Des Weiteren wird der Aufbau an die restliche Anlage 5 angeglichen: Es wird ein neuer Artikel 1 eingeführt.

12. Aktualisierung der Verweise auf bestimmte EN-/ISO-Normen

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt: Artikel 8.05 Nummer 11 Absatz 2; Artikel 9.04 Nummer 1; Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a; Artikel 13.04 Nummer 5; Artikel 13.07 Nummer 1; Artikel 14.02 Nummern 4 und 6; Artikel 18.10; Artikel 19.06 Nummer 10 Buchstabe a; Artikel 19.11 Nummer 1 Buchstabe a; Artikel 19.12 Nummer 10 Buchstabe a; Artikel 32.02 Nummer 2 zu Artikel 19.06 Nummer 10 Buchstabe a; Artikel 32.04 Nummer 5; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 19.06 Nummer 10 Buchstabe a; Anlage 3 Abschnitt I Nummer 44; Anlage 5 Abschnitt II Artikel 2.03 Nummer 2 Absatz 1; Anlage 5 Abschnitt II Artikel 4.03 Nummer 2; Anlage 7 Abschnitt I Nummer 3.1 Satz 1; ESI-I-1 Nummer 44; ESI-II-5 Artikel 2, Artikel 3, Anlage; ESI-II-13 Nummer 3 Satz 2; ESI-III-3 Artikel 2.1 bis 2.3; ESI-III-4 Nummer 7.7; ESI-III-8 Artikel 2 Absätze 2 bis 5.

12.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

ES-TRIN sieht für einige beim Schiffbau und bei den Schiffsausrüstungen verwendete Materialien oder Teile die Einhaltung europäischer und internationaler Normen vor. Gleiches gilt für Messgeräte, die bei Prüfungen zu verwenden sind, und hinsichtlich Anforderungen an Prüfinstitute oder Prozesse. Die Normen werden regelmäßig von den entsprechenden Normungsgremien aktualisiert oder durch neue Normen ersetzt. Die jeweiligen Vorläufornormen werden zurückgezogen und damit ungültig. In der Folge sind die entsprechenden Normenzitate in dem ES-TRIN anzupassen. Dazu wird entweder das Erscheinungsdatum der betroffenen Norm geändert oder die Bezeichnung der zurückgezogenen Norm durch die Bezeichnung der neuen Norm ersetzt.

12.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Eine mögliche Alternative zu den beabsichtigten Änderungen könnte darin bestehen:

1. die bestehenden Vorschriften unverändert zu lassen;
2. auf die Angabe der Erscheinungsdaten der Normen zu verzichten;
3. grundsätzlich nicht auf Normen zu verweisen, sondern die Inhalte der Normen in die Vorschriften zu übernehmen.

Alternative 1. führt zu einer Unmöglichkeit der Erfüllung der entsprechenden Vorschriften des ES-TRIN, da betroffene Materialien, Teile, Ausrüstungen oder Messgeräte nach kurzer Zeit nicht mehr verfügbar sein werden.

Alternative 2. führt zu Rechtsunsicherheit, da sich hinter einer Normenbezeichnung Normen mit unterschiedlichen Ausgabedaten und unterschiedlichen Inhalten (Anforderungen) verbergen können. Die Prüfung von Normenänderung durch den Ordnungsgeber ist weiterhin notwendig, da in jedem Einzelfall festgestellt werden muss, ob eine geänderte Norm weiterhin in dem ES-TRIN zitiert sein sollte.

Alternative 3. wird Bau, Ausrüstung und Prüfung der Binnenschiffe erschweren und verteuern, da das ökonomische und regulatorische Umfeld der Binnenschifffahrt Normen nutzt. Die technischen Vorschriften würden zudem wesentlich umfangreicher und die Prüfungen der Fahrzeuge sowie ihrer Ausrüstungen erschwert. Der Verwaltungsaufwand würde sehr viel größer.

12.3 Folgen dieser Änderungen

Die vorgeschlagenen Änderungen der Normenverweise im ES-TRIN führen zu eindeutigen, konsistenten und verständlichen Regelungen, die die Anwendung der technischen Vorschriften erleichtern. Im Einzelnen ergeben sich nachstehende Folgen:

Vorschrift	Folgen der Änderung
Artikel 8.05 Nr. 11 Absatz 2	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; vorhandene Ausrüstungen können weiter genutzt werden
Artikel 13.02 Nr. 3 Buchstabe a vorletzter Absatz	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; redaktionelle Änderungen der Normen; Verringerung der Anzahl der Prüfbescheinigungen; alle Drahtseile älter 2004 müssen ab 2024 neues Prüfzeugnis bekommen oder ausgetauscht werden, aber so alt werden Drahtseile nicht.
Artikel 13.04 Nr. 5 Satz 3	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Die Änderung ist rein redaktionell.
Artikel 13.07 Nr. 1 einleitender Satz	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe vor 2036. Neu in der Norm von 2016 ist - neben redaktionellen Änderungen - gegenüber der Vorgängerversion von 2009 : <ul style="list-style-type: none"> - Höhe der Motorisierung begrenzt, - Durchführung der Stabilitätsprüfung vereinfacht. Neu in der Norm von 2016 ist - neben redaktionellen Änderungen - gegenüber der früheren Version von 1997 : <ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen an die Fahreigenschaften motorisierter Boote, - Zulassung elektrisch angetriebener Beiboote.
Artikel 14.02 Nr. 4 und 6	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; vorhandene Geländer nach der Norm EN 711 : 1995 bleiben bis September 2036 zulässig (Anwendung von Artikel 32.04 Nr. 5). Die Norm EN 711: 2016 ist in folgenden Punkten gegenüber der Ausgabe 1996 geändert worden: <ul style="list-style-type: none"> - zusätzlich federnde Stützen genormt, - Handlauf mit Mindestdurchmesser und nur aus Draht, nicht aus Kunststoff, - Anforderungen an die Spannung des Handlaufes, - Absturzsicherungen im Bereich der Pollerbänke gefordert, - Bruchsicherheit auf Fahrgastschiffen gefordert, - Verbot der Kletterhilfe auf Fahrgastschiffen.
Artikel 18.10 einleitender Satz	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Die Änderung ist rein redaktionell.
Artikel 19.06 Nr. 10 Buchstabe a	Bei Fahrgastschiffen, die vor dem 1.1.2006 in Betrieb genommen wurden, ermöglicht die Übergangsbestimmung in Art. 32.02 Nr. 2, dass die vorhandenen Geländer bis zur ersten Attestverlängerung nach 2045 verwendet werden können. Bei Fahrgastschiffen, die nach dem 1.1.2006 in Betrieb genommen wurden, bleiben vorhandene Geländer nach der Norm EN 711 : 1995 bis September 2036 zulässig (Anwendung von Artikel 32.04 Nr. 5).

CESNI - Erläuterungen zu den durch den ES-TRIN 2017/1 eingeführten Änderungen

Vorschrift	Folgen der Änderung
Artikel 19.11 Nr. 1 Buchstabe a, Buchstabe bb	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Die Änderung ist rein redaktionell.
Artikel 19.12 Nr. 10 Buchstabe a	Vorhandene Atemschutzgeräte nach der Norm EN 137 : 1993 bleiben bis 2026 zulässig (Anwendung von Artikel 32.04 Nr. 5). Möglicherweise Verteuerung der künftig zu beschaffenden Atemschutzgeräte durch zusätzliche Anforderungen an Geräte.
Artikel 32.02 Nr. 2 zu Artikel 19.06 Nr. 10 Buchstabe a Satz 1	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Die Änderung ist rein redaktionell (analog zur Formulierung in Artikel 32.02 Nr. 2 zu Artikel 13.03 Nr. 1).
Artikel 32.04 Nr. 5	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe, stattdessen mehr Rechtssicherheit.
Artikel 32.05 Nr. 5 zu Artikel 19.06 Nr. 10 Buchstabe a Satz 1	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Die Änderung ist rein redaktionell (analog zur Formulierung in Artikel 32.05 Nr. 5 zu Artikel 13.03 Nr. 1).
Anlage 3 Abschnitt I Nr. 44	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe.
Anlage 5 Abschnitt II Artikel 2.03 Nr. 2 Absatz 1	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe.
Anlage 5 Abschnitt II Artikel 4.03 Nr. 2	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; Änderung der Prüfvorschriften für die Hersteller von Wendeanzeigern.
Anlage 7 Abschnitt I Nr. 3.1 Satz 1	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; Änderung der Prüfvorschriften für die Hersteller von Bordkläranlagen.
ESI-I-1 Nr. 44	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe. Diese Änderung ist mit dem im ES-TRIN 2015/1 angenommenen Muster eines Binnenschiffszeugnisses verbunden
ESI-II-5 Artikel 2, Artikel 3, Anlage	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; Änderung der Anforderungen an Messgeräte der Prüfinstitutionen.
ESI-II-13 Nr. 3 Satz 2	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe.
ESI-III-3 Artikel 2.1 bis 2.3	Keine Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; Änderung der Prüfvorschriften für Ausrüstungshersteller.
ESI-III-4 Nr. 7.7	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe.
ESI-III-8 Artikel 2 Absätze 2 bis 5	Keine nennenswerten Folgen für das Schifffahrtsgewerbe; die Änderungen entsprechen der in der Richtlinie 2013/53/EU vorgesehenen Liste der harmonisierten Normen.

13. Aktualisierung des Verweises auf den Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code)

Die Arbeiten zu diesem Thema haben zu einer Änderung oder Ergänzung der folgenden Bestimmungen des ES-TRIN geführt:

Artikel 1.01 Nummer 6.8; Artikel 19.11 Nummer 1, Artikel 32.02 zu Artikel 19.11 Nummer 1; Artikel 32.05 Nummer 5 zu Artikel 19.11 Nummer 1; Artikel 33.02 Nummer 2 zu Artikel 19.11 Nummer 1.

13.1 Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Der Code für Brandprüfverfahren (FTP = Fire Test Procedures) 2010 wurde am 3. Dezember 2010 mit der EntschlieÙung MSC.307(88) vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommen und trat am 1. Juli 2012 in Kraft (im Folgenden: Ausgabe 2010).

Typgenehmigungsbescheinigungen für Werkstoffe, die gemäß der vorherigen Ausgabe des FTP-Codes (Ausgabe 1996) geprüft wurden, durften bis zum 30. Juni 2013 ausgestellt werden und bleiben längstens bis zum 30. Juni 2018 gültig.

Der ES-TRIN 2015 verweist auf die Ausgabe 1996 des FTP-Codes. Die Änderungen zielen auf eine Aktualisierung der Bestimmungen des ES-TRIN zur Berücksichtigung der Annahme der Ausgabe 2010 des FTP-Codes ab.

Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat die Änderungen zwischen den Ausgaben 1996 und 2010 des FTP-Codes sorgfältig geprüft.

13.2 Eventuelle Alternative zu den Änderungen

Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat die rechtlichen Folgen einer Beibehaltung des Verweises auf die Ausgabe 1996 des FTP-Codes geprüft. Bei dieser Alternative wäre es unmöglich, Rechtssicherheit zu gewährleisten und den Marktgegebenheiten Rechnung zu tragen.

13.3 Folgen dieser Änderungen

Die bestehende Begriffsbestimmung „Code für Brandprüfverfahren“ in Artikel 1.01 des ES-TRIN wurde aktualisiert. Aufgrund gleichzeitiger Änderungen des Kapitels 10 sowie der damit verbundenen Begriffsbestimmungen war eine Umnummerierung der Begriffsbestimmungen erforderlich. Die neue Begriffsbestimmung „Code für Brandprüfverfahren“ steht daher unter Nummer 6.08.

Angeichts der Neuordnung der Anhänge innerhalb des FTP-Codes von 2010 wurden die Verweise in Artikel 19.11 Nummer 1 des ES-TRIN aktualisiert. In der englischen Fassung des ES-TRIN wurden zahlreiche redaktionelle Korrekturen vorgenommen, um die Kohärenz mit der englischen Fassung des FTP-Codes zu gewährleisten.

Die Artikel 32.02, 33.05 und 33.02 wurden um Übergangsbestimmungen „ohne Enddatum“ ergänzt. Die neuen Anforderungen gelten nur für Neubauten sowie bei Ersatz oder Umbau der betroffenen Schiffsteile und –bereiche (N.E.U.).

14. Redaktionelle Korrekturen und Streichung der ausgelaufenen Übergangsbestimmungen

Neben den oben erläuterten Änderungen wurden zahlreiche redaktionelle Korrekturen im ES-TRIN vorgenommen und ausgelaufene Übergangsbestimmungen gestrichen.
