



10 april 2018

Toelichtingen bij de door ES-TRIN 2017/1 aangebrachte wijzigingen

Het Comité CESNI heeft in juli 2017 de Europese standaard ter vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen (ES-TRIN), editie 2017/1 goedgekeurd.

Het CESNI-secretariaat heeft in overleg met de Europese Commissie de onderhavige toelichting opgesteld waarin beschreven wordt wat de behoeften, de alternatieven en wat de gevolgen zijn van de wijzigingen in de ES-TRIN 2017/1 (zie bijlage). Deze toelichting is uitsluitend als uitleg bedoeld.

Deze toelichting is als volgt gestructureerd:

1. In hoogte verstelbare stuurhuizen	2
2. Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren (aanpassing van ES-TRIN aan de NRMM-verordening van de Europese Unie)	3
3. Elektrische apparaten en installaties	5
4. Brandblusinstallaties met water als brandblusmiddel	8
5. Traditionele vaartuigen	9
6. Fabriekslabel voor kranen, beveiliging, documenten aan boord	10
7. Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks	12
8. Bepalingen die samenhangen met het moratorium op de overgangsbepalingen	13
9. Bepalingen met betrekking tot de bescherming tegen vallen	14
10. Correcties in de overgangsbepalingen met betrekking tot uitrustingen met een typegoedkeuring	15
11. Bepalingen betreffende navigatie- en informatieapparatuur, met inbegrip van de verwijzing naar een Inland AIS-teststandaard	16
12. Actualisering van de verwijzingen naar bepaalde EN/ISO-normen.....	17
13. Actualisering van de verwijzing naar de code voor brandtestprocedures (FTP-Code)	20
14. Redactionele correcties en schrapping van overgangsbepalingen die niet meer geldig zijn	20

Bijlage bij CESNI/PT (18) 3 = CESNI (18) 2

1. In hoogte verstelbare stuurhuizen

De werkzaamheden over dit onderwerp hebben geleid tot een wijziging of toevoeging van de volgende bepalingen van ES-TRIN : artikel 7.12 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.12 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 7.12 ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.12 ; ESI-I-2.

1.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Op 18 februari 2009 raakte de kapitein van het estuair schip 'Amberes' (bouwjaar 2007) ernstig gewond toen het stuurhuis onverwacht en ongecontroleerd naar beneden viel. De mechanische vergrendeling bleef haperen, een cilinder brak af en de hoofdcilinder boorde zich door de vloer van het stuurhuis. Ook in Oostenrijk deed zich een gelijkaardig ongeval voor. Het lijkt er dus op dat installateurs bij de installatie van deze stuurhuizen niet allen dezelfde kwaliteitsnormen hanteren. Dit vormt een acuut gevaar, niet alleen voor de personen die zich in het stuurhuis bevinden, maar ook voor omstaanders en andere bemanningsleden in de directe omgeving van het stuurhuis.

Door deze ervaringen is men gaan beseffen dat er voor in hoogte verstelbare stuurhuizen meer regelgeving nodig is. Het lijkt er namelijk op dat de bestaande wetgeving, ook al vindt er toereikend handhaving plaats, onvoldoende garanties biedt ten aanzien van de veiligheid van personen. De installateurs nemen in deze niet steeds hun verantwoordelijkheid en schuiven bij ongevallen de schuld op elkaar af.

De werkgroep CESNI/PT heeft vastgesteld dat dit type stuurhuizen meer en meer toegepast wordt op binnenschepen (vanwege het toenemend belang van de containervaart), waardoor goede regelgeving belangrijker wordt en een herziening zich opdringt.

In de Gemeenschappelijke Werkgroep (JWG) werden reeds werkzaamheden verricht rond de herziening van artikel 7.12 en bijhorende bijlagen. Deze werden na de instelling van CESNI door de werkgroep CESNI/PT overgenomen leiden nu tot een wijziging van ES-TRIN 2015.

De wijzigingen in de ES-TRIN 2017 zijn dus bedoeld om de veiligheid van de bemanningsleden aan boord van schepen die uitgerust zijn met in hoogte verstelbare stuurhuizen te verhogen en de technische betrouwbaarheid van dit soort voorzieningen te verbeteren. Zij zijn dus niet bedoeld om aanvaringen met bruggen te voorkomen.

1.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

De werkgroep CESNI/PT heeft de mogelijkheid onderzocht van een noodstelsel dat vanaf dek kan worden geactiveerd (artikel 7.12, achtste lid). Na overleg met het bedrijfsleven en omdat er geen harde bewijzen zijn waarmee kan worden aangetoond dat de veiligheid daadwerkelijk toeneemt, wil de werkgroep CESNI/PT in dit stadium een noodstelsel dat vanaf het dek kan worden geactiveerd, niet verplicht stellen.

De werkgroep CESNI/PT heeft vastgesteld dat er op de markt systemen bestaan voor de detectie van bruggen en het voorkomen van aanvaringen. De werkgroep heeft besloten de technische voorschriften wat dit betreft vooralsnog niet aan te vullen en acht het opportuun in de toekomst informatie in te winnen over de ervaringen met deze systemen en hun positieve gevolgen voor de veiligheid.

1.3 Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 7.12 van ES-TRIN 2015 werd **volledig herzien** en uitgesplitst in twaalf leden, 1 tot en met 12.

De leden 1 tot en met 3 van artikel 7.12 geven aan wat de beoogde veiligheid is met betrekking tot de bescherming van personen, de stabiliteit van schepen en de veiligheid tijdens het omhoog en omlaag brengen van het stuurhuis.

Het vierde lid van artikel 7.12 voegt eisen toe met betrekking tot de besturing van het hefmechanisme in het stuurhuis zelf, alsmede de gegevens die bij de stuurstelling afgelezen moeten kunnen worden.

De leden 5, 6 en 7 van artikel 7.12 bevatten de eisen voor het hefmechanisme voor wat betreft de verschillende standen van het stuurhuis, de vergrendeling en het voorkomen van een ongecontroleerd neerlaten. Het zevende lid bevat tevens de eis dat er een optisch en akoestisch waarschuwingssignaal moet afgaan wanneer het stuurhuis wordt neergelaten.

Het achtste lid van artikel 7.12 vereist een neerlaatsysteem voor noodgevallen dat onafhankelijk is van het normale hefmechanisme en ook gebruikt kan worden wanneer de voeding en energievoorziening aan boord volledig uitvalt. Dit noodstelsel moet op zijn minst vanuit het stuurhuis bediend kunnen worden.

Het negende lid van artikel 7.12 is voorzien om de regelgeving later nog aan te kunnen vullen in het licht van de ontwikkelingen.

Het tiende lid van 7.12 voegt eisen toe met betrekking tot de keuring van de flexibele leidingen van in hoogte verstelbare stuurhuizen.

De leden 11 en 12 van artikel 7.12 leggen de eisen vast die van toepassing zijn op de keuring van in hoogte verstelbare stuurhuizen en alle bijbehorende aspecten, zoals met name de regelmaat van de keuringen en de verantwoordelijke instanties. Met betrekking tot deze keuringen zal de dienstinstructie ESI-I-2 worden geactualiseerd.

De overgangsbepalingen die horen bij artikel 7.12 zijn vervat in artikel 32.02, tweede lid, artikel 32.05, vijfde lid en artikel 33.02, tweede lid, en zijn eveneens gewijzigd. Deze overgangsbepalingen maken een geleidelijke aanpassing van de bestaande vloot mogelijk, teneinde zo tot een verdere verhoging van de veiligheid en vlot verkeer in de binnenvaart bij te dragen.

De werkgroep CESNI/PT heeft hiervoor een gedetailleerd impactassessment onderzocht, dat eveneens een raming van de kosten bevat (zie CESNI/PT (16) 35 rev. 2).

2. Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren (aanpassing van ES-TRIN aan de NRMM-verordening van de Europese Unie)

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben geleid tot wijzigingen van of aanvullingen op de volgende bepalingen van ES-TRIN : hoofdstuk 9 ; artikel 26.01, eerste lid ; artikel 30.04 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 9 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met hoofdstuk 9 ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 9.

Hoofdstuk 9 werd qua inhoud **volledig herzien** en heeft eveneens **een andere indeling** gekregen.

2.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

De wijziging heeft tot doel om te zorgen voor een juridische overeenstemming tussen ES-TRIN en Verordening (EU) 2016/16/1628 betreffende de eisen die gelden voor de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring van in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (hierna NRMM-Verordening genoemd).

In overeenstemming met de NRMM-Verordening beogen deze wijzigingen voornamelijk het volgende :

- meer duidelijkheid te scheppen ten aanzien van de categorieën interne verbrandingsmotoren die voor binnenvaartschepen toegelaten zijn, alsmede over het verbod van vervangingsmotoren,
- vastleggen welke documenten zich aan boord van het schip moeten bevinden (kopie van de typegoedkeuring, de instructies van de fabrikant en het proces-verbaal van motorkenmerken),
- behoud van de inbouwkeuring, tussentijdse en bijzondere keuringen die al in ES-TRIN 2015 voorzien waren,
- vastlegging van specifieke eisen voor nabehandelingssystemen voor uitlaatgassen, aangezien dit van belang is om veilig te kunnen varen.

In verbinding met de overgangsbepalingen (hoofdstukken 32 en 33), betekent deze wijziging dat de rechtssituatie voor de bestaande en reeds aan boord van schepen geïnstalleerde motoren ongewijzigd blijft.

De wijziging van artikel 26.01 zorgt er bovendien tevens voor dat de regeling compatibel is met die van een andere EU-wetstekst, namelijk de Richtlijn 2013/53/EU (pleziervaartuigen en waterscooters).

2.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

CESNI heeft ook de mogelijkheid onderzocht om de overgangsbepalingen voor de nabehandelingssystemen van uitlaatgassen aan te vullen. Het CESNI-Comité ziet af van deze aanvulling op de ES-TRIN 2017, maar heeft de werkgroep CESNI/PT verzocht dit voorstel met de vertegenwoordigers van de motorfabrikanten en de bevoegde diensten van de Europese Commissie te bespreken en voor de volgende versie van de ES-TRIN in overweging te nemen (zie CESNI (17) 4 rev. 1).

Een alternatief dat overwogen werd, was in het kader van deze wijzigingen artikel 9.00 te laten vervallen. Dit artikel bevat de definities van de termen die gebruikt worden in hoofdstuk 9, die ook rechtstreeks in artikel 1.01 opgenomen hadden kunnen worden. Deze wijziging zou echter juridische gevolgen met zich meebrengen, die eerst nagegaan moeten worden. Gezien het feit dat de termijnen kort waren, is er van afgezien om de definities van artikel 9.00 over te brengen naar artikel 1.01.

2.3 Consequenties van deze wijzigingen

De inhoud van artikel 9 werd volledig herzien en ook de indeling werd gewijzigd (artikel 9.00 tot en met 9.08). De juridische gevolgen voor elk van de artikelen worden hieronder toegelicht.

In artikel 9.00 werden de definities van de in hoofdstuk 9 gebruikte termen vereenvoudigd en werd de volgorde aangepast : "interne verbrandingsmotor" ; "typegoedkeuring" ; "motorfamilie" ; "referentievermogen" ; "motorfabrikant" en "proces-verbaal van motorkenmerken". Er is voor gezorgd dat de definities stroken met die van de NRMM-Verordening.

Artikel 9.01 bevat de algemene bepalingen ten aanzien van het toepassingsgebied van hoofdstuk 9, de categorieën toegelaten motoren en het verbod op vervangingsmotoren. Dit verbod komt overeen met de interpretatie die de Europese Commissie en de vertegenwoordigers van de motorfabrikanten geven aan de NRMM-Verordening : "Een kopie van de typegoedkeuring, alsmede het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en het proces-verbaal van de motorkenmerken moeten zich aan boord bevinden." Artikel 9.01 biedt verder de Commissie van Deskundigen de mogelijkheid een technische dienst in te schakelen om de taken die in hoofdstuk 9 zijn voorgeschreven, uit te voeren. Deze bepaling is analoog aan die in artikel 9.01, tiende lid, van ES-TRIN 2015. Alleen technische diensten die zijn aangemeld overeenkomstig de NRMM-Verordening zijn erkend voor de toepassing van deze standaard.

Artikel 9.02 bevat de bepalingen die eerder in artikel 9.01, negende lid, van de ES-TRIN 2015 stonden.

Artikel 9.03 bepaalt dat een interne verbrandingsmotor aan boord van een schip zo geïnstalleerd moet worden dat de motor voldoet aan de grenswaarden die gelden voor het in typegoedkeuring van de motor vermelde toepassingsgebied.

Artikel 9.04 actualiseert de bepalingen die gelden voor de instructies van de motorfabrikanten (artikel 9.03, derde lid van de ES-TRIN 2015). De inhoud van de instructies van de motorfabrikanten is van belang voor het uitvoeren van de keuringen op de interne verbrandingsmotoren (artikelen 9.05 tot en met 9.08).

De artikelen 9.05 tot en met 9.08 wijzigen niets aan de rechtssituatie en bevatten de bepalingen met betrekking tot de inbouwkeuring, tussentijdse en bijzondere keuring. De bepalingen zijn daarentegen wel in een andere volgorde gebracht. De artikelen 9.05 tot en met 9.08 van de ES-TRIN 2017 bevatten nu de inhoudelijke bepalingen en definities die voorheen te vinden waren in artikel 9.00, leden 8.6, 8.7 en 8.8 van de ES-TRIN 2015.

Afgezien daarvan werden de verplichtingen van de Commissie van Deskundigen verduidelijkt indien wordt vastgesteld dat een interne verbrandingsmotor niet overeenkomt met de eisen (artikel 9.05, derde lid, van de ES-TRIN 2017).

Een belangrijke wijziging in de technische voorschriften is de toevoeging van artikel 9.09. Dit artikel legt de minimum veiligheidseisen vast die gelden voor nabehandelingssystemen van uitlaatgassen om te zorgen voor voldoende veiligheid bij het gebruik van dergelijke systemen aan boord. Deze veiligheidseisen zijn met opzet niet in de NRMM-Verordening opgenomen. Artikel 9.09 bevat daarentegen geen verplichting om nabehandelingssystemen of overloopsystemen te installeren.

De overgangsbepalingen (hoofdstuk 32 en 33) veranderen niets aan het geldende recht voor de bestaande motoren en motoren die reeds aan boord van schepen geïnstalleerd zijn. Een bestaande motor en motoren die reeds aan boord van een schip geïnstalleerd zijn, moeten voldoen aan de bepalingen ten aanzien van de typegoedkeuring en de inbouwvoorschriften die van kracht waren op het moment dat de motor ingebouwd werd.

Artikel 9.02 is het enige artikel dat van toepassing is op motoren die al aan boord geïnstalleerd zijn en voorzien zijn van een typegoedkeuring. Voor de andere motoren, dus de motoren met een typegoedkeuring (bijvoorbeeld CCR I, CCR II of EU IIIa), blijven de bepalingen van kracht (geldend recht) met betrekking tot de tussentijdse en bijzondere keuringen (artikel 9.07 en 9.08). Voor deze motoren, die voorzien zijn van een typegoedkeuring, gaan nu de nieuwe specifieke eisen gelden voor wat de nabehandelingssystemen betreft (artikel 9.09). De toepassing van artikel 9.09 op reeds bestaande motoren heeft slechts weinig gevolgen, want deze motoren zijn vandaag de dag slechts zelden voorzien van een nabehandelingssysteem. Het is echter goed denkbaar dat deze motoren in de toekomst met dit soort systemen uitgerust worden en de bepalingen van artikel 9.09 bieden dan een adequaat reglementair kader daarvoor.

Artikel 26.01, eerste lid, is gewijzigd om te zorgen voor een geëigende toepassing van hoofdstuk 9 op pleziervaartuigen, met uitzondering van de schepen die vallen onder Richtlijn 2013/53/EU (zie artikel 26.01, tweede lid).

Artikel 30.04 is gewijzigd omdat de NRMM-Verordening specifieke eisen vastlegt voor de uitstoot van methaan. Gezien de inhoud van hoofdstuk 9, werd een verwijzing naar de NRMM-Verordening niet nodig geacht.

3. Elektrische apparaten en installaties

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot de volgende wijzigingen of aanvullingen in de ES-TRIN geleid: artikel 1.01, leden 3.4, 3.21 tot en met 3.24, 6.6 tot en met 6.8, 11.1 tot en met 11.5 ; hoofdstuk 10 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 10 ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 10 ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 10 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met hoofdstuk 10 ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 10 ; artikel 33.03, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 10.

Hoofdstuk 10 werd in het licht van de ontwikkelingen op technologisch vlak **volledig herzien**. Talrijke wijzigingen in hoofdstuk 10 zijn echter van redactionele aard en betreffen vaak slechts één bepaalde taal.

3.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Deze wijziging is bedoeld om de technische vereisten die gelden voor elektrische apparatuur en installaties aan te passen in het licht van de vooruitgang op technisch vlak en een hoog veiligheidsniveau in de binnenvaart te waarborgen. Deze herziening betreft met name de bescherming tegen explosies, de ten hoogste toegelaten elektrische spanning, de aansluitingen op walstroom, generatoren, motoren, omvormers, batterijen, accumulatoren en kabels, alsmede vermogenselektronica.

3.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Een alternatief zou eruit bestaan hebben om de voorschriften van de ES-TRIN 2015 te handhaven. In dat geval zouden voor nieuw gebouwde schepen verouderde voorschriften van toepassing zijn geweest en zou voor bepaalde uitrustingen (zoals batterijen en accumulatoren) geen hoog veiligheidsniveau gewaarborgd geweest zijn.

3.3 Consequenties van deze wijzigingen

In artikel 1.01, (3.4) is een definitie toegevoegd van “elektrische bedrijfsruimte”. Deze definitie is nodig in verband met de vereisten in artikel 10.11, vijfde lid.

In artikel 1.01, (3.21) tot (3.24) werden definities toegevoegd van een “explosieve atmosfeer” en de bescherming tegen explosies. Deze definities zijn met name nuttig bij de toepassing van artikel 10.04.

In artikel 1.01 is een nieuw punt (6.6) met een definitie van “zelfdovend” opgenomen. (6.6) en (6.7) van ES-TRIN 2015 worden (6.7) en (6.8).

In artikel 1.01 voegen (11.1) tot (11.5) de definities toe van “energiebron”, “stroombron”, “accumulator”, “batterij” en “vermogenselektronica”.

In artikel 10.01, tweede lid, is de lijst van documenten die aan boord aanwezig moeten zijn, uitgebreid met “schema’s van de schakelborden en documentatie met betrekking tot de elektrische aandrijfmotoren;”, “schema’s van de elektronische sturing, regel-, alarm- en veiligheidssystemen”; en “stuurstroomkringen”. Verder is een vijfde lid toegevoegd aan de algemene vereisten om te voorkomen dat trillingen storingen of schade veroorzaken.

Afgezien van enkele redactionele correcties is de inhoud van artikel 10.02 over de energieverzorgingssystemen ongewijzigd gebleven ten opzichte van de ES-TRIN 2015.

In artikel 10.03 zijn de vereisten geactualiseerd ten aanzien van de bescherming tegen aanraking, het binnendringen van vreemde voorwerpen en water, om rekening te houden met de Europese norm EN 60529: 2014.

In artikel 10.04 werden de vereisten met betrekking tot de bescherming tegen explosies volledig herzien. De technische vereisten behelzen de classificatie en evaluatie van gevaarlijke zones; vervolgens wordt vastgelegd welke apparatuur in de verschillende gevaarlijke zones is toegestaan. Daarbij wordt zo veel mogelijk verwezen naar de EN of IEC-normen die in andere industriële sectoren gebruikt worden.

Met uitzondering van een aantal redactionele correcties is de inhoud van artikel 10.05 over de aarding ongewijzigd in vergelijking met de ES-TRIN 2015.

In artikel 10.06 is de tabel in het eerste lid aangepast om voor draaistroom een maximale elektrische spanning van 690 V toe te staan. Verder is een wijziging opgenomen zodat de Commissies van Deskundigen onder bepaalde voorwaarden hogere spanningen kunnen toelaten.

Met uitzondering van een aantal redactionele correcties is de inhoud van artikel 10.07 over de verdeelsystemen ongewijzigd in vergelijking met de ES-TRIN 2015.

In artikel 10.08 werden de vereisten geactualiseerd om rekening te houden met de Europese normen EN 15869-1, EN 15869-3 en EN 16840, die betrekking hebben op het aansluiten van een binnenvaartschip aan het walnet. Afgezien van redactionele correcties zijn de vereisten in het tweede tot en met achtste lid ongewijzigd in vergelijking met de ES-TRIN 2015 (het vroegere eerste tot en met zevende lid). De voorschriften blijven van toepassing op aansluitingen op andere externe stroombronnen.

De vereisten in artikel 10.08, negende lid, stroken met de huidige stand van de techniek en zijn identiek aan die in artikel 10.09, eerste lid, van de ES-TRIN 2015.

Artikel 10.09 vereist een afzonderlijke aansluiting voor het leveren van stroom aan andere schepen. De andere vereisten die aangenomen werden, hebben geen gevolgen voor de bestaande regelgeving, maar zijn nodig om rekening te houden met de wijzigingen in artikel 10.08 en 10.15.

In artikel 10.10 werden de vereisten die gelden voor generatoren, motoren en transformatoren aangepast om rekening te houden met de laatste stand van de techniek. Met name het vijfde lid bevat een vereiste dat voorschrijft dat de fabrikant de motoren, generatoren en transformatoren van een kentekening moet voorzien met de nominale kengegevens. Als gevolg van de wijzigingen in artikel 10.03, zijn de bepalingen van artikel 10.10, eerste lid van de ES-TRIN 2015 komen te vervallen.

In artikel 10.11 werden de vereisten die gelden voor batterijen, accumulatoren en laadapparatuur geactualiseerd om rekening te houden met de technische vooruitgang. Dit geldt met name voor de brandveiligheid door middel van vereisten die gesteld worden aan de ventilatie en afscheiding van de apparatuur. Voor lithium-ionen-accumulatoren wordt verwezen naar de standaarden EN 62619 en 62620 die betrekking hebben op industriële sectoren.

Met uitzondering van een aantal redactionele correcties is de inhoud van artikel 10.12 over schakelinrichtingen, 10.13 over nooduitschakeltoestellen en 10.14 over installatiemateriaal niet gewijzigd in vergelijking met de ES-TRIN 2015.

In artikel 10.15 werden de vereisten die gesteld worden aan kabels geactualiseerd om rekening te houden met de technische ontwikkelingen en de EN- en IEC-standaarden die gebruikt worden in andere industriële sectoren. Bovendien werden de ervaringen die opgedaan zijn op passagiersschepen (de inhoud van dienstinstructie ESI-II-13 van de ES-TRIN 2015) als technische vereisten overgenomen.

Afgezien van redactionele correcties is de inhoud van artikel 10.16 over verlichtingsinstallaties en van artikel 10.17 over navigatielantaarns ongewijzigd gebleven in vergelijking met de ES-TRIN 2015.

Er is een nieuw artikel 10.18 toegevoegd met minimumvoorschriften voor een veilig gebruik van vermogenselektronica. De vereisten komen overeen met wat in de industrie op dit vlak de huidige technische stand is.

Afgezien van redactionele wijzigingen en een actualisering van de EN- en IEC-standaarden is de inhoud van artikel 10.19 over alarm- en beveiligingssystemen voor werktuigbouwkundige inrichtingen en van artikel 10.20 over elektronische installaties ongewijzigd in vergelijking met de ES-TRIN 2015.

Voor de overgangsbepalingen (artikelen 32.02, tweede lid, 32.03, tweede lid, 32.05, vijfde lid, 33.02, tweede lid, 33.03, tweede lid), is er een onderscheid gemaakt tussen de voorschriften die al bestonden in hoofdstuk 10 (zoals vervat in de ES-TRIN 2015) en de nieuwe voorschriften.

In het eerste geval zijn de overgangsbepalingen (met inbegrip van de einddatum) niet gewijzigd.

In het laatstgenoemde geval gelden de bepalingen alleen voor nieuw gebouwde schepen en voor vervanging of verbouwing van de desbetreffende onderdelen of zones (N.V.O. zonder einddatum). Voor deze bepalingen heeft het Comité CESNI de werkgroep CESNI/PT verzocht een compromis tot stand te brengen voor gedetailleerde overgangsbepalingen (met een einddatum) voor een volgende versie van de ES-TRIN.

4. Brandblusinstallaties met water als brandblusmiddel

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben geleid tot wijzigingen of toevoegingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN : Artikel 13.05, eerste en negende lid, onderdeel a, en lid 14.

4.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Artikel 13.05 van ES-TRIN regelt het gebruik van vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van machinekamers, ketelruimen en pompkamers. In de ES-TRIN 2015 was het niet toegestaan om water (in de vorm van verneveld water) aan boord van binnenvaartschepen als blusmiddel te gebruiken.

Deze brandblustechniek maakt echter steeds meer opgang en is al, met zeer tevredenstellende resultaten, ingebouwd op verschillende binnenvaartschepen die hiervoor een aanbeveling van de CCR kregen (artikel 2.19 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)). De door de CCR toegestane afwijkingen hebben het dus mogelijk gemaakt om voldoende ervaring op te doen bij het gebruik van dit soort brandblusinstallaties. Op grond van deze ervaringen is de ES-TRIN gewijzigd, zodat het gebruik van brandblusinstallaties die water vernevelen nu in aanmerking komt voor de bescherming van machinekamers, ketelruimen en pompkamers.

4.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Een alternatief zou eruit bestaan hebben om de ES-TRIN niet te wijzigen en de brandblusinstallaties die water als blusmiddel gebruiken alleen op schepen toe te staan door middel van een aanbeveling (individuele uitzondering). Men is echter van mening dat steeds meer schepen van dit soort blussystemen gebruik zullen gaan maken en dus het aantal verzoeken om aanbevelingen in de toekomst als gevolg daarvan zal gaan toenemen. De werkgroep CESNI/PT was van mening dat er voldoende ervaring is opgedaan om technische voorschriften voor de ES-TRIN op te kunnen stellen.

4.3 Consequenties van deze wijzigingen

In artikel 13.05, eerste lid, is water toegevoegd aan de lijst van blusmiddelen.

In aanvulling op de naleving van de algemene vereisten (lid 1 tot en met 9 van artikel 13.05), zijn in het nieuwe lid 14 van artikel 13.05 de specifieke eisen opgenomen voor brandblusinstallaties met water als blusmiddel. Deze specifieke eisen betreffen met name de volgende aspecten :

- de druppelgrootte van het vernevelde water moet tussen de 5 en 300 micrometer bedragen ;
- de typegoedkeuring van de installatie ;
- de dimensionering en configuratie van de installatie, met inbegrip van de leidingen, sproeikoppen en de capaciteit om continu water in de ruimte te kunnen sproeien ;
- functionele eisen (bijvoorbeeld de capaciteit om gedurende ten minste 30 minuten continu water in de ruimte te kunnen sproeien) ;
- een controlesysteem dat in het stuurhuis een alarmsignaal in werking kan stellen ;
- de documenten die nodig zijn voor de installatie en controle.

Bovendien biedt de wijziging de gelegenheid om de algemene eisen van artikel 13.05, negende lid, die van toepassing zijn op de verschillende vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van machinekamers, ketelruimen en pompkamers aan te vullen. De aanvulling luidt als volgt: "De installatie, en met name de toestand van de sproeikoppen, moet regelmatig overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant van de installatie worden onderhouden en gecontroleerd." Dit werd toegevoegd omdat het onderhoud van de sproeikoppen van cruciaal belang is voor het goede functioneren van de brandblusinstallatie.

5. Traditionele vaartuigen

Als gevolg van de werkzaamheden rond dit onderwerp, werden de volgende bepalingen aan de ES-TRIN toegevoegd : artikel 1.01, lid 1.29 en 1.30 ; hoofdstuk 24 ; bijlage 3, Onderdeel V ; ESI-I-2.

5.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

In het kader van de Gemeenschappelijke Werkgroep (JWG) werden er reeds werkzaamheden verricht om specifieke voorschriften te voorzien voor traditionele vaartuigen. De werkgroep CESNI/PT heeft deze werkzaamheden voortgezet en er daarbij naar gestreefd een onderscheid te maken tussen de procedurele voorschriften (die in het regelgevend corpus thuishoren) en de technische voorschriften (die vervat zijn in ES-TRIN).

Deze wijzigingen van ES-TRIN zijn bedoeld om rekening te houden met traditionele vaartuigen en om voor deze vaartuigen de technische voorschriften op zo'n wijze toe te passen dat zij in aanmerking kunnen komen voor een binnenschipcertificaat, maar met bij het certificaat een bijlage "traditioneel vaartuig". Verder is in de wijzigingen voorzien dat er een definitie wordt opgenomen voor de "erkend deskundige voor traditionele vaartuigen", die advies kan uitbrengen in de procedure voor de erkenning van een vaartuig als traditioneel vaartuig, maar tevens lid van de Commissie van Deskundigen kan zijn.

In aanvulling op de voorschriften van hoofdstuk 24, zijn er ook uitzonderingen mogelijk overeenkomstig artikel 2.20 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR), alsmede artikel 25 van de Richtlijn (EU) 2016/1629. Overeenkomstig het schema dat voorzien is voor de gehele ES-TRIN, wordt om formele redenen niet meer gewag gemaakt van "afwijkingen", zoals eerder nog te vinden was in de door de JWG opgestelde teksten, want het wettelijk kader van de CCR en de EU gebruiken nu andere juridische instrumenten om afwijkingen toe te staan. De procedures voor de toekenning van een afwijking maken het mogelijk om rekening te houden met de zeer specifieke situatie van dit soort vaartuigen en het gebruik van andere materialen of uitrusting toe te staan, op voorwaarde dat hetzelfde veiligheidsniveau wordt bereikt. Deze procedures voor de toelating van afwijkingen blijven van toepassing voor het gehele hoofdstuk 24, met name voor artikel 24.02, zesde lid.

5.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Net als bij hoofdstuk 20 van ES-TRIN (zeilende passagiersschepen), zou een alternatief eruit bestaan hebben om hoofdstuk 24, dat betrekking heeft op traditionele vaartuigen alleen van toepassing te laten zijn buiten de Rijn (zone R). Het verbod voor deze traditionele vaartuigen zou dan op de Rijn van kracht zijn gebleven. Na een advies van het Comité Reglement van Onderzoek van de CCR van oktober 2016, heeft de werkgroep CESNI/PT er echter voor gekozen om af te zien van een geografische beperking. De wijzigingen van ES-TRIN maken het immers mogelijk om hetzelfde veiligheidsniveau te behouden als in de Rijnvaart.

5.3 Consequenties van deze wijzigingen

In artikel 1.01 werden in de leden 1.29 en 1.30 de definities toegevoegd van "traditioneel vaartuig" en "replica van een traditioneel vaartuig". Hierdoor wordt het materiële toepassingsgebied van hoofdstuk 24 afgebakend. Dienstinstructie ESI-I-2 introduceert een definitie van "erkend deskundige voor traditionele vaartuigen".

Artikel 24.01 legt de beginselen vast om vast te kunnen stellen welke technische voorschriften van toepassing zijn op traditionele vaartuigen, maar ook voor de vaststelling van aanvullende maatregelen indien het vaartuig niet conform is, zodat toch een vergelijkbare veiligheid kan worden bereikt.

Artikel 24.02 voert een procedure in om een vaartuig als "traditioneel vaartuig" te erkennen en legt vast welke onderzoeken en documenten vereist zijn. Als een Commissie van Deskundigen vaststelt dat een vaartuig voldoet aan de definitie van "traditioneel vaartuig" wordt de vermelding "traditioneel vaartuig" ingeschreven in het binnenschipcertificaat en wordt bij dit certificaat een bijlage, "traditioneel vaartuig" afgegeven. Het model van deze bijlage is opgenomen in bijlage 3, deel V van ES-TRIN.

Afgezien daarvan legt artikel 24.02, zesde lid, een aantal wezenlijke vereisten vast in geval van non-conformiteit met de strekking van ES-TRIN als dit tijdens een onderzoek of in de documentatie wordt vastgesteld :

- “ a) mogen tijdens de vaart uitsluitend bemanningsleden of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden, zich aan boord ophouden en
- b) is de werking van vrij toegankelijke machines of mechanisch aangedreven inrichtingen uitsluitend toegestaan indien zich geen andere personen aan boord ophouden dan de bemanning of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden.”

In toepassing van de wettelijke regeling blijven afwijkingen van deze eisen mogelijk (artikel 25 van de Richtlijn (EU) 2016/1629 en artikel 2.20 van het ROSR).

Op grond van artikel 24.03 kan de Commissie van Deskundigen aanvullende eisen opleggen uitgaande van de gebruiks- en veiligheidsconcepten, de staat qua bouw, inrichting en uitrusting van het traditionele vaartuig.

6. Fabriekslabel voor kranen, beveiliging, documenten aan boord

De werkzaamheden over dit onderwerp hebben geleid tot de volgende wijzigingen in ES-TRIN : artikel 14.12, vierde lid ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.12 ; artikel 32.05 vijfde lid, in verbinding met artikel 14.12.

6.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Deze wijzigingen zijn aangebracht in het kader van het moratorium voor de overgangsbepalingen dat in 2014 door de CCR werd aangenomen. Dit moratorium is slechts een eerste stap in het kader van een proces dat stoelt op economische overwegingen en de wens om alternatieve oplossingen te zoeken die rekening houden met de fundamentele doelstelling van een verhoging van de veiligheid in de scheepvaart en die van de bemanning aan boord.

Net als in het ROSR is de tijdelijke opschorting van de toepassing van de bepalingen met betrekking tot het fabriekslabel voor reeds bestaande kranen, de beveiliging en de documenten aan boord opgenomen in de ES-TRIN 2015.

Onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat in talrijke gevallen niet kan worden voldaan aan de eisen die aan kranen gesteld worden met betrekking tot het fabriekslabel, de veiligheid en het aan boord aanwezig zijn van bepaalde documenten, als het gaat om kranen die zijn geplaatst voor 1995. Er is een moratorium van 3 jaar overeengekomen met betrekking tot de desbetreffende overgangsbepalingen van het ROSR. Gedurende de door deze opschorting verkregen extra tijd zijn er onderzoeken verricht om vast te stellen welke aanpassingsmaatregelen onontbeerlijk zijn en hoe een toereikende veiligheid bij kranen ook zonder fabriekslabel en documenten aan boord kan worden aangetoond.

De wijzigingen van ES-TRIN zijn gebaseerd op aanvullende onderzoeken en bieden een duurzame oplossing voor de eisen met betrekking tot de fabriekslabels voor reeds bestaande kranen, de veiligheid en de documenten aan boord. Beoogd wordt een volledige, maar “evenredige” toepassing van de technische voorschriften voor de schepen die reeds in bedrijf zijn, waarbij echter rekening wordt gehouden met de fundamentele doelstelling om de veiligheid in de scheepvaart en die van de bemanning aan boord te verhogen.

6.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Alternatief zou men ertoe over kunnen gaan om ook de overgangsbepalingen voor schepen die na 1995 in bedrijf werden genomen, aan te passen. In het kader van de voorbereidende werkzaamheden werd een dergelijke aanpassing echter niet nodig geacht, aangezien die haaks zou kunnen staan op het fundamentele doel van een verhoging van de veiligheid van de scheepvaart en de bemanning aan boord.

6.3 Consequenties van deze wijzigingen

a) Fabriekslabel voor kranen

Artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.14, tweede lid: Voor de vaartuigen die voor 1995 reeds in bedrijf waren, betekent het niet voorhanden zijn van de fabriekslabels niet noodzakelijkerwijs een verlaging van het veiligheidsniveau en kan een overgangsbepaling "N.V.O." zonder einddatum worden toegepast. Het voorschrift geldt dus niet voor reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, behalve indien de desbetreffende delen vervangen of verbouwd werden.

b) Beveiliging

Artikel 14.12, vierde lid: De voorgestelde wijziging verduidelijkt de eisen ten aanzien van de beschermende voorzieningen en dit zowel voor nieuwe schepen als voor de schepen die reeds in bedrijf zijn, zonder echter de voorschriften qua strekking te wijzigen.

Artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.12, vierde lid: Voor schepen die reeds voor 1995 in bedrijf waren, wordt de huidige termijn van de overgangsbepaling (die door het moratorium van 2015 tot 2020 werd uitgesteld) gehandhaafd. Indien de toepassing van de tweede zin van artikel 14.12, vierde lid, na 1.1.2020 in de praktijk niet uitvoerbaar is, moeten, binnen de gebieden waar gewerkt en gelopen wordt, de plaatsen waar de veiligheidsafstand tot de buitenste delen van de kraan minder dan 0,50 m bedraagt als zodanig duidelijk gemarkeerd zijn.

Artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.12, vijfde lid: Voor de schepen die reeds voor 1995 in bedrijf waren, wordt de huidige termijn van de overgangsbepaling van artikel 14.12, vijfde lid, (die door het moratorium van 2015 tot 2020 werd uitgesteld) gehandhaafd. De bepaling geldt uiterlijk tot de eerste verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2020.

c) Documenten aan boord

Artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.12, negende lid : Voor de schepen die reeds voor 1995 in bedrijf waren, wordt de huidige termijn van de overgangsbepaling (die door het moratorium van 2015 tot 2020 werd uitgesteld) gehandhaafd. De bepaling geldt uiterlijk tot de eerste verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2020.

Als de handleiding na 1.1.2020 echter niet meer bij de fabrikant verkregen kan worden, moeten door een erkend deskundige gebruiksinstructies worden opgesteld. Bij het eerste onderzoek overeenkomstig artikel 14.12, zesde lid, onderdeel c, moet deze handleiding door de erkende deskundige die het onderzoek uitvoert, worden goedgekeurd.

d) Overgangsbepalingen voor schepen waarvan de kiel na 1995 werd gelegd

Artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 14.12, leden 2, 4, 5 en 9 : de huidige einddatum van de overgangsbepaling (die door het moratorium van 2015 tot 2020 werd opgeschort) wordt behouden. Deze wijziging van de ES-TRIN 2017 komt in de praktijk neer op een schrapping van de voetnoot bij artikel 14.12.

7. Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks

De werkzaamheden over dit onderwerp hebben geleid tot de volgende wijzigingen in ES-TRIN : artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 8.05, zesde lid, derde tot en met vijfde volzin.

7.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Deze wijzigingen zijn aangebracht in het kader van het moratorium voor de overgangsbepalingen dat in 2014 door de CCR werd aangenomen (Besluit CCR 2014-I-16). Door middel van dit moratorium wordt de toepassing van bepaalde technische voorschriften op reeds bestaande schepen tijdelijk opgeschort. Dit moratorium is slechts een eerste stap in het kader van een proces dat stoelt op economische overwegingen en de wens om alternatieve oplossingen te zoeken die rekening houden met de fundamentele doelstelling van een verhoging van de veiligheid in de scheepvaart en die van de bemanning aan boord.

Net als in het ROSR werd de tijdelijke opschorting van de bepalingen met betrekking tot de installatie en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks aan boord van bestaande schepen opgenomen in ES-TRIN 2015.

Een ontoereikende diameter van ontluchtungs- en verbindingsleidingen kan leiden tot het lekken van brandstof en daardoor tot een verontreiniging van het water bij het bunkeren. Ontluchtungs- en verbindingsleidingen zijn vaak zodanig in de scheepsconstructie ingepast dat het niet eenvoudig is de doorsnede van leidingen aan te passen.

Het tijdelijk uitstellen van de toepassing van de bepalingen van artikel 8.05, zesde lid, derde tot en met vijfde volzin, biedt de werkgroep CESNI/PT de mogelijkheid om te onderzoeken of tijdens het vullen van de brandstoftanks door speciale verloopstukken de doorsnede van de vulleiding voldoende gereduceerd kan worden. Een beperking van de doorsnede maakt het mogelijk de vereiste verhouding te krijgen tussen de vulleiding en de ontluchtungsleiding.

De werkgroep CESNI/PT heeft in februari 2016 voor de bepalingen van artikel 8.05, zesde lid, derde tot en met vijfde volzin, de volgende interpretatie aangenomen :

De doorsnede van de ontluchtungs- en verbindingsleidingen van de tank moet ten minste 1,5 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding. Er is echter geen absolute waarde voorgeschreven. Met andere woorden, de bepaling kan ook als volgt worden geïnterpreteerd: de vulleiding mag ten hoogste 0,8 maal de doorsnede van de kleinste ontluchtungs- of verbindingsleiding hebben. Dit kan worden bereikt als men op de vulleiding een kort verloopstuk monteert dat met behulp van een niet oplosbare lijm onlosmakelijk met de leiding verbonden wordt. De mof die bij dit verloopstuk gebruikt wordt, moet voldoen aan EN 12827."

"Een kleinere doorsnede van de vulleiding zou kunnen leiden tot een onaanvaardbare drukverhoging in de bunkerleiding. Als dit zich voordoet, zal het bewakingssysteem het vullen onderbreken, er zich geen problemen voordoen."

Nu deze interpretatie is aangenomen, zijn de wijzigingen bedoeld om in ES-TRIN 2017 een definitieve oplossing op te nemen.

7.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Geen

7.3 Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 8.05, zesde lid, derde tot en met vijfde volzin : Voor schepen die voor 1995 in bedrijf waren, wordt de huidige einddatum van de overgangsbepaling (die door het moratorium van 2015 tot 2020 was uitgesteld) behouden. De bepaling is uiterlijk van toepassing bij de eerste verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2020. Deze wijziging in ES-TRIN 2017 komt in de praktijk neer op schrapping van de desbetreffende voetnoot (dit vereiste is dus in feite slechts van tijdelijke aard).

8. Bepalingen die samenhangen met het moratorium op de overgangsbepalingen

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid : artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 8.10, derde lid ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 13.07 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 19.06, zesde lid, onderdeel c ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 19.07 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 19.08, derde lid, onderdeel a ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met artikel 3.04, zevende lid ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met artikel 7.01, tweede lid ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met artikel 8.10, tweede lid ; artikel 32.03, tweede lid, in verbinding met artikel 15.02, vijfde lid ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 13.07 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 19.06, zesde lid, onderdeel c ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 19.07 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 19.08, derde lid, onderdeel a.

8.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Deze wijzigingen zijn aangebracht in het kader van het moratorium voor de overgangsbepalingen dat in 2014 door de CCR werd aangenomen (Besluit CCR 2014-I-16). Door middel van dit moratorium wordt de toepassing van bepaalde technische voorschriften op reeds bestaande schepen tijdelijk opgeschort. Dit moratorium is slechts een eerste stap in het kader van een proces dat stoelt op economische overwegingen en de wens om alternatieve oplossingen te zoeken die rekening houden met de fundamentele doelstelling van een verhoging van de veiligheid in de scheepvaart en die van de bemanning aan boord.

In oktober 2016 heeft het Comité CESNI vastgesteld dat voor bepaalde onderwerpen die deel uitmaakten van het moratorium, de werkzaamheden nog gaande waren en besloten om de dienovereenkomstige voorschriften van tijdelijke aard in ES-TRIN tot 31.12.2019 te verlengen. In 2017 hebben er significante werkzaamheden op dit vlak plaatsgevonden op basis van een bijdrage van het bedrijfsleven. Definitieve oplossingen zullen opgenomen kunnen worden in ES-TRIN 2019/1.

De wijzigingen hebben tot doel het besluit van CESNI in ES-TRIN 2017 om te zetten, met name door een wijziging van de dienovereenkomstige voetnoot.

8.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Geen verlenging van de overgangsbepalingen. Dit zou hoge kosten voor het bedrijfsleven met zich hebben meegebracht en zou haaks hebben gestaan op de wens om tot een definitieve oplossing te komen.

8.3 Consequenties van deze wijzigingen

Bij de artikelen 32.02, tweede lid, 32.03, tweede lid en artikel 32.05, vijfde lid, werden de voetnoten met betrekking tot de voorschriften van tijdelijke aard als volgt gewijzigd : de datum van 30.11.2017 werd vervangen door 31.12.2019.

9. Bepalingen met betrekking tot de bescherming tegen vallen

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid : artikel 14.02, leden 4, 5 en 6 ; artikel 14.04, tweede lid ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.02, vierde lid ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.04 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 14.02, vierde lid ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 14.04, tweede lid ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.02, vierde lid ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.04.

9.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de bescherming tegen vallen in ES-TRIN 2015 (artikel 14.02, vierde, vijfde en zesde lid, en artikel 14.04, tweede lid, alsmede de bijbehorende overgangsbepalingen) lopen op 30 november 2017 uit. Deze voorschriften van tijdelijke aard vloeiden voort uit gelijksoortige bepalingen in het ROSR (Besluit CCR 2011-I-12) en Richtlijn 2006/87/EG (zie Richtlijn 2012/48/EU tot wijziging van de bijlagen bij Richtlijn 2006/87/EG). De evaluatie en verlenging van deze voorschriften van tijdelijke aard werd al uitgebreid besproken in de Gemeenschappelijke Werkgroep (JWG).

In maart 2017 heeft CESNI besloten de voorschriften van tijdelijke aard in ES-TRIN 2017 om te zetten in definitieve voorschriften maar deze alleen te laten gelden voor nieuw gebouwde schepen en voor delen of zones van het schip die vervangen of verbouwd worden (N.V.O. zonder einddatum). Op de overige schepen blijven de vroegere voorschriften van toepassing, tenzij de desbetreffende onderdelen of zones tussen 2011 en 2017 verbouwd werden.

Door de wijzigingen kan dit besluit van CESNI in ES-TRIN 2017 worden opgenomen, met het oogmerk het aantal verdrinkingen in de scheepvaart te reduceren.

9.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

CESNI heeft de volgende alternatieven besproken en deze van de hand gewezen :

- de voorschriften van tijdelijke aard omzetten in definitieve voorschriften en deze opnemen in de ES-TRIN 2017 (nieuwe en bestaande schepen) ;
- in de ES-TRIN 2017 de vroegere voorschriften opnemen (dat wil zeggen de voorschriften die tot 1 december 2011 van toepassing waren).

9.3 Consequenties van deze wijzigingen

De bepalingen van artikel 14.02, vierde, vijfde en zesde lid, en van artikel 14.04, tweede lid, worden definitief. Met andere woorden, in ES-TRIN 2017 komen de voetnoten onderaan de bladzijde te vervallen.

De overgangsbepalingen bij artikel 14.02, vierde lid, en artikel 14.04, tweede lid, worden "N.V.O. zonder einddatum". Op de bestaande schepen blijven de vroegere voorschriften van toepassing (dat wil zeggen, de voorschriften die voor 1 december 2011 golden), met inbegrip van de bijbehorende overgangsbepalingen.

Om rekening te houden met de dienovereenkomstige overgangsbepalingen en ervoor te kunnen zorgen dat de bestaande vloot wordt aangepast, werd voor artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.02, vierde lid, en artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 14.02, vierde lid, de volgende voetnoot opgenomen:

" De vaartuigen moeten echter uiterlijk bij verlenging van het binnenvaartcertificaat na 1.1.2015 aan de volgende eisen voldoen:

- Buitenkanten van de dekken en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, zijn voorzien van een verschansing of den van elk ten minste 0,70 m hoogte of van relingen die voldoen aan de Europese Norm 711: 1995, die bestaan uit een handreling, een tussenroede op kniehoogte en een voetlijst.
- Bij gangboorden moet een voetlijst en een doorlopende handreling aan de denneboom zijn aangebracht. De handreling aan de denneboom kan achterwege worden gelaten, indien het gangboord voorzien is van een niet neerklapbare reling."

10. Correcties in de overgangsbepalingen met betrekking tot uitrustingen met een typegoedkeuring

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen en aanvullingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid : artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.05, eerste lid ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.06 ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met hoofdstuk 18 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 7.05, eerste lid ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 7.06 ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met hoofdstuk 18 ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.05, eerste lid ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.06 ; artikel 33.02, tweede lid in verbinding met hoofdstuk 18.

10.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Afgezien van de werkzaamheden met betrekking tot de rechtsgrondslag voor de typegoedkeuringsprocedures, achtte de werkgroep CESNI/PT het nodig om de overgangsbepalingen in ES-TRIN aan te vullen. Deze wijzigingen zijn nodig om voor bepaalde uitrustingen waar al een typegoedkeuring voor verleend is op grond van wettelijke regelingen die bestonden voordat ES-TRIN van kracht werd en in werking trad, de rechtszekerheid te waarborgen.

Voor deze uitrustingen met een typegoedkeuring moet met verschillende situaties rekening worden gehouden :

- a) het aan boord inbouwen is niet meer toegestaan, maar reeds geïnstalleerde uitrustingen mogen gebruikt blijven worden (bijvoorbeeld : Inland AIS apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig de editie 1.0 of 1.01 van de teststandaard),
- b) de montage en het gebruik aan boord blijven toegestaan, op voorwaarde dat een inbouwverklaring kan worden overgelegd (bijvoorbeeld : radarinstallaties die na 1 januari 1990 werden toegelaten).

Deze wijzigingen verwijzen soms naar oude voorschriften van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EC. Om in dit soort gevallen ervoor te zorgen dat te achterhalen valt, wat van toepassing is, heeft de werkgroep CESNI/PT besloten om ook te verwijzen naar het besluit en/of de richtlijn waarin de basistekst werd aangepast.

Tegen de achtergrond van de goedkeuring van de teststandaard voor Inland AIS-apparatuur door CESNI (Besluit CESNI 2017-II-2), kan door middel van deze wijzigingen ook gezorgd worden voor de overgang met betrekking tot de Inland AIS-apparaten die erkend zijn overeenkomstig de voorschriften van de Inland AIS-teststandaard die door de CCR gepubliceerd is. Deze apparaten mogen nog ingebouwd en gebruikt worden.

10.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Geen. De wijzigingen maken het mogelijk om in de ES-TRIN 2017 de rechtszekerheid te waarborgen.

10.3 Consequenties van deze wijzigingen

In artikel 32.02, tweede lid, artikel 32.05, vijfde lid en artikel 33.02, tweede lid, werden overgangsbepalingen toegevoegd om ervoor te zorgen dat radarapparaten, bochtwijzers of boordzuiveringsinstallaties die voldoen aan de voorschriften van de CCR of de EU nog ingebouwd en gebruikt mogen worden, op voorwaarde dat er een geldige inbouwverklaring voorhanden is.

In artikel 32.02, tweede lid, artikel 32.05, vijfde lid en artikel 33.02, tweede lid, werden overgangsbepalingen toegevoegd om ervoor te zorgen dat de Inland AIS-apparaten die voldoen aan de voorschriften van de CCR, onverminderd ingebouwd en gebruikt mogen worden. De voorschriften van de CCR waar het hier om gaat, zijn precies de voorschriften die in de ES-TRIN werden opgenomen, zonder inhoudelijke wijzigingen.

11. Bepalingen betreffende navigatie- en informatieapparatuur, met inbegrip van de verwijzing naar een Inland AIS-teststandaard

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen en aanvullingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid : artikel 1.01, leden 7.4, 7.8, 7.9 en 7.11 ; artikel 7.06, tweede en derde lid, bijlage 5.

11.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

De wijzigingen beogen het volgende :

- het actualiseren van de ES-TRIN om rekening te houden met de werkzaamheden van de CCR in 2015 met betrekking tot de Inland ECDIS-apparaten in navigatiemodus en de aansluiting van externe sensoren aan de radarinstallatie;
- zorgen voor coherente statische verwijzingen naar de standaarden van de CCR of naar de regelgeving van de Europese Unie en rekening houden met de Inland AIS-teststandaard die door CESNI werd aangenomen;
- zorgen voor de vereiste coherentie tussen de technische eisen die gelden voor tachografen en de andere bepalingen van bijlage 5;
- schrapping van de geografische beperking in de bepalingen die gelden voor de Inland AIS-apparaten en de tachografen (deel VI en V van de bijlage 5 bij ES-TRIN);
- schrapping van deel VII van bijlage 5 van ES-TRIN 2015, met het oog op de verwachte ontwikkeling van een gecentraliseerd openbaar register van toegelaten apparatuur.

11.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Een alternatief zou eruit bestaan hebben om de bepalingen van de ES-TRIN 2015 te behouden. Dat zou echter geleid hebben tot rechtsonzekerheid en incoherenties in de technische voorschriften.

11.3 Consequenties van deze wijzigingen

In artikel 1.01 zijn de definities van "Inland ECDIS" en "Inland AIS-apparaat" verduidelijkt, terwijl er bovendien definities werden toegevoegd van "VTT-standaard", "Inland ECDIS-standaard" en "Inland AIS-teststandaard". Deze definities vereenvoudigen het opstellen van technische vereisten, aangezien eventuele toekomstige verwijzingen gemakkelijker geactualiseerd zullen kunnen worden. Aangezien de correcte verwijzingen naar door de EU of de CCR gepubliceerde standaarden uitsluitend in artikel 1.01 genoemd worden, kan dit artikel 1.01 van de ES-TRIN gemakkelijk worden gewijzigd als er in de toekomst nieuwe standaarden gepubliceerd worden.

In artikel 7.06 werden redactionele verbeteringen aangebracht, met name om rekening te houden met de nieuwe definities.

In bijlage 5, deel I, artikel 3, werden de eisen die gelden voor Inland ECDIS-apparaten in navigatiemodus door een aantal toevoegingen duidelijker gemaakt.

In bijlage 5, deel III, artikel 1, werd tekst toegevoegd om de eisen die gelden voor het aansluiten van externe sensoren aan radarinstallaties duidelijker te maken.

In bijlage 5, deel IV, is de geografische beperking "alleen Rijn" voor de Inland AIS-apparaten geschrapt. Bovendien werden er een aantal redactionele correcties aangebracht en de verwijzingen geactualiseerd.

In bijlage 5, deel V, is de geografische beperking "alleen Rijn" voor tachografen geschrapt. Bovendien werd de indeling in overeenstemming gebracht met de rest van bijlage 5 en werd er een nieuw eerste artikel toegevoegd.

12. Actualisering van de verwijzingen naar bepaalde EN/ISO-normen

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid : artikel 8.05, lid 11, paragraaf 2 ; artikel 9.04, eerste lid ; artikel 13.02, derde lid, onderdeel a ; artikel 13.04, vijfde lid ; artikel 13.07, eerste lid ; artikel 14.02 vierde en zesde lid ; artikel 18.10 ; artikel 19.06, tiende lid, onderdeel a ; artikel 19.11, eerste lid, onderdeel a ; artikel 19.12, tiende lid, onderdeel a ; artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 19.06, tiende lid, onderdeel a ; artikel 32.04, vijfde lid ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 19.06, tiende lid, onderdeel a ; bijlage 3, deel I, lid 44 ; bijlage 5, deel II, artikel 2.03, tweede lid, eerste paragraaf ; bijlage 5, deel II, artikel 4.03, tweede lid ; bijlage 7, deel I, lid 3.1, eerste volzin ; ESI-I-1, lid 44 ; ESI-II-5, artikel 2, artikel 3, bijlage ; ESI-II-13, derde lid, tweede volzin ; ESI-III-3, artikel 2.1 tot en met 2.3 ; ESI-III-4, lid 7.7 ; ESI-III-8, artikel 2, paragraaf 2 tot en met 5.

12.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

Voor enkele bij de scheepsbouw en -uitrusting gebruikte materialen of onderdelen schrijft ES-TRIN voor dat zij moeten voldoen aan Europese of internationale normen. Hetzelfde geldt voor meetapparatuur die bij keuringen moet worden gebruikt en ten aanzien van eisen aan keuringsinstituten of procedures. De normen worden regelmatig door de desbetreffende normalisatie-instituten geactualiseerd of door nieuwe normen vervangen. Oudere normen worden ingetrokken en zijn dan niet langer geldig. Ten gevolge daarvan moeten de dienovereenkomstige, in ES-TRIN geciteerde normen worden aangepast, omdat hetzij de publicatiedatum van de betrokken norm gewijzigd werd, óf de nieuwe norm een nieuwe benaming heeft gekregen.

12.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen hadden kunnen zijn :

1. de bestaande voorschriften niet te wijzigen;
2. de publicatiedatum van een norm niet te vermelden;
3. niet naar een norm te verwijzen, maar de strekking daarvan in de voorschriften over te nemen.

Alternatief 1 leidt ertoe dat niet aan de overeenkomstige voorschriften van ES-TRIN kan worden voldaan, aangezien de desbetreffende materialen, onderdelen, uitrustingen of meetapparatuur na korte tijd niet meer beschikbaar zullen zijn.

Alternatief 2 leidt tot rechtsonzekerheid, aangezien zich achter eenzelfde benaming verschillende normen qua publicatiedatum en inhoud (vereisten) kunnen verbergen. Bovendien zal de wetgever dan regelmatig moeten onderzoeken of normen gewijzigd zijn, omdat voor elk geval apart moet worden vastgesteld of in ES-TRIN de gewijzigde norm geciteerd moet worden.

Alternatief 3 zal de bouw, uitrusting en keuring van binnenschepen moeilijker en duurder maken, omdat regelgevende instanties en industrie met betrekking tot de binnenvaart gebruik maken van deze normen. De technische voorschriften zouden bovendien wezenlijk omvangrijker worden en keuringen van schepen en hun uitrusting zouden bemoeilijkt worden. Ook de administratieve lasten zouden sterk toenemen.

12.3 Consequenties van deze wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen van de in ES-TRIN geciteerde normen leiden tot duidelijke, consistente en begrijpelijke voorschriften, die de toepassing van technische voorschriften vereenvoudigen. In detail zijn de consequenties als volgt :

Voorschrift	Consequenties van de wijziging
Art. 8.05 elfde lid, tweede paragraaf	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; aanwezige uitrustingen kunnen verder gebruikt worden
Art. 13.02, derde lid, onderdeel a, voorlaatste paragraaf	Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; redactionele verbetering van de norm; minder keuringsbewijzen; alle kabels van vóór 2004 moeten met ingang van 2024 een nieuw keuringsbewijs krijgen of worden vervangen, maar kabels bereiken nooit een dergelijke ouderdom.
Art. 13.04, vijfde lid, derde volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. De wijziging is alleen van redactionele aard.
Art. 13.07, eerste lid, inleidende volzin	<p>Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven vóór 2036.</p> <p>Afgezien van de redactionele wijzigingen bevat de norm uit 2016 de volgende nieuwe aspecten ten opzichte van de vorige versie uit 2009:</p> <ul style="list-style-type: none"> - beperking van de schepen in functie van hun motorvermogen, - vereenvoudigde uitvoering van het stabiliteitsonderzoek. <p>Afgezien van de redactionele wijzigingen, bevat de norm uit 2016 de volgende nieuwe aspecten ten opzichte van de vorige versie uit 1997:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vereisten in functie van de vaareigenschappen van gemotoriseerde schepen, - toelating van elektrisch aangedreven bijboten.
Art. 14.02 vierde en zesde lid	<p>Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; aanwezige relingen conform norm EN 711 : 1995 blijven toegestaan tot september 2036 (toepassing van artikel 32.04, vijfde lid).</p> <p>De norm EN 711 : 2016 is met betrekking tot de volgende aspecten gewijzigd ten opzichte van de versie uit 1996:</p> <ul style="list-style-type: none"> - standaardisering van flexibele palen, - minimale diameter van de handreling, alleen van metalen kabel, niet van kunststof, - vereisten aan de spanning van de handreling, - vereiste valbeveiligingen in de zone van de bolders, - vereiste breeksterkte op passagiersschepen, - verbod van klimmogelijkheden op passagiersschepen
Art. 18.10, inleidende volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. De wijziging is alleen van redactionele aard.
Art. 19.06, tiende lid, onderdeel a	<p>Voor passagiersschepen die vóór 1.1.2006 in bedrijf werden genomen, maakt de overgangsbepaling van artikel 32.02, tweede lid, het mogelijk de bestaande relingen te blijven gebruiken tot aan de eerste verlenging van het certificaat na 2045.</p> <p>Voor passagiersschepen die na 1.1.2006 in bedrijf werden genomen, blijven de bestaande relingen die voldoen aan de norm EN 711 : 1995 toegelaten tot september 2036 (toepassing van artikel 32.04, vijfde lid)</p>

CESNI - Toelichtingen bij de door ES-TRIN 2017/1 aangebrachte wijzigingen

Voorschrift	Consequenties van de wijziging
Art. 19.11, eerste lid, onderdeel a, onderdeel bb	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. De wijziging is alleen van redactionele aard.
Art. 19.12, tiende lid, onderdeel a	De ademhalingsapparatuur die voldoet aan de norm EN 137 : 1993 blijft toegelaten tot 2026 (toepassing van artikel 32.04, vijfde lid). De toekomstig aan te schaffen ademhalingsapparatuur wordt mogelijkerwijs duurder ten gevolge van aanvullende vereisten die aan deze apparatuur worden gesteld.
Art. 32.02, tweede lid, de vermelding bij artikel 19.06, tiende lid, onderdeel a, eerste volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. De wijziging is alleen van redactionele aard (analoog aan de formulering van artikel 32.02, tweede lid, in verbinding met artikel 13.03, eerste lid).
Art. 32.04, vijfde lid	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven, dit leidt tot een grotere rechtszekerheid.
Art. 32.05, vijfde lid, de vermelding bij artikel 19.06, tiende lid, onderdeel a, eerste volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. De wijziging is alleen van redactionele aard (analoog aan de formulering van artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 13.03, eerste lid).
Bijlage 3, onderdeel I, lid 44	Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven.
Bijlage 5, onderdeel II, artikel 2.03, tweede lid, eerste paragraaf	Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven.
Bijlage 5, onderdeel II, artikel 4.03, tweede lid	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; wijziging van de keuringsvoorschriften voor fabrikanten van bochtaanwijzers.
Bijlage 7, onderdeel I, lid 3.1, eerste volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; wijziging van de keuringsvoorschriften voor fabrikanten van boordzuiveringsinstallaties.
ESI-I-1, vierde lid, punt 44	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. Deze wijziging houdt verband met het model van het binnenschipcertificaat in ES-TRIN 2015/1.
ESI-II-5, tweede lid, lid 3.2, bijlage	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; wijziging van de eisen aan meetapparatuur van de keuringsinstituten.
ESI-II-13, derde lid, tweede volzin	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven.
ESI-III-3, lid 2.1 t/m 2.3	Geen consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; wijziging van de keuringsvoorschriften voor fabrikanten van uitrustingen.
ESI-III-4, lid 7.7	Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven.
ESI-III-8, tweede lid, tweede t/m vijfde paragraaf	Geen noemenswaardige consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven; wijzigingen in overeenstemming met de lijst van geharmoniseerde normen die is voorzien in Richtlijn 2013/53/EU.

13. Actualisering van de verwijzing naar de code voor brandtestprocedures (FTP-Code)

De werkzaamheden met betrekking tot dit onderwerp hebben tot wijzigingen en aanvullingen in de volgende bepalingen van ES-TRIN geleid :

Artikel 1.01, lid 6.8 ; artikel 19.11, eerste lid, artikel 32.02 in verbinding met artikel 19.11, eerste lid ; artikel 32.05, vijfde lid, in verbinding met artikel 19.11, eerste lid ; artikel 33.02, tweede lid, in verbinding met artikel 19.11, eerste lid.

13.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

De Code voor brandtestprocedures (FTP = Fire Test Procedures) 2010 werd aangenomen door het Comité voor maritieme veiligheid van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) door middel van resolutie MSC.307(88) op 3 december 2010, met een inwerkingtreding vanaf 1 juli 2012 (hierna te noemen "editie 2010").

De typegoedkeuringscertificaten voor materiaal dat getest is overeenkomstig de vorige versie van de FTP-Code konden worden afgegeven tot 30 juni 2013 en blijven geldig tot uiterlijk 30 juni 2018.

ES-TRIN 2015 verwijst naar de FTP-Code uit 1996. De wijzigingen zijn nodig om de bepalingen van ES-TRIN te actualiseren en rekening te houden met de goedkeuring van de FTP-Code 2010.

De werkgroep CESNI/PT heeft de wijzigingen die aangebracht zijn in de FTP-Code uit 2010 in vergelijking met de versie uit 1996 zorgvuldig onderzocht.

13.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen

De werkgroep CESNI/PT heeft ook de juridische consequenties in overweging genomen als de FTP-Code uit 1996 behouden zou zijn gebleven. De keuze voor een dergelijke oplossing zou niet de nodige rechtszekerheid hebben geboden en zou geen rekening hebben gehouden met de realiteit op de markt.

13.3 Consequenties van deze wijzigingen

De reeds voorhanden definitie van de "code voor de brandtests" in artikel 1.01 van ES-TRIN werd geactualiseerd.

Rekening houdend met de nieuwe indeling in de bijlagen van de FTP-Code 2010, werden de verwijzingen in artikel 19.11, eerste lid, van ES-TRIN geactualiseerd. Er werden in de Engelse versie van ES-TRIN talrijke redactionele aangebracht om de tekst in overeenstemming te brengen met de Engelse versie van de FTP-Code.

Aan de artikelen 32.02, 33.05 en 33.02 werden overgangsbepalingen "zonder einddatum" toegevoegd. De nieuwe eisen gelden alleen van toepassing op Nieuw gebouwde schepen, of delen of zones die zijn Vervangen of Omgebouwd (N.V.O.).

14. Redactionele correcties en schrapping van overgangsbepalingen die niet meer geldig zijn

Afgezien van de hierboven genoemde wijzigingen, zijn er in de nieuwe ES-TRIN talrijke redactionele correcties aangebracht en werden overgangsbepalingen waarvan de einddatum inmiddels bereikt werd, geschrapt.
