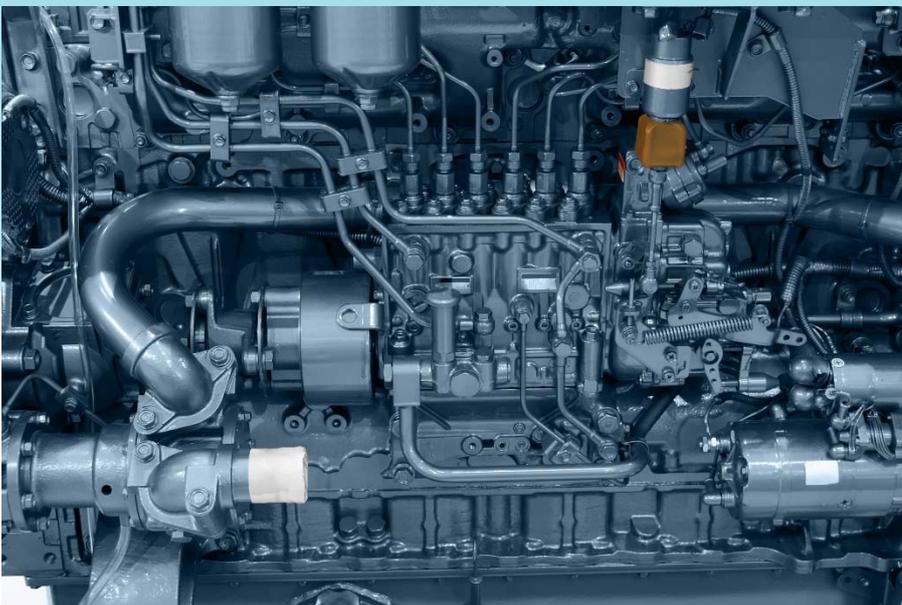


Merkblatt für das Verfahren zur Marinisierung von Maschinen der Motorklasse NRE und gleichwertiger Motoren wie Straßenmotoren (EURO VI) und zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus dieser Motoren auf Binnenschiffen



Oktober 2019



Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung
von Standards im Bereich der
Binnenschifffahrt

Merkblatt für das Verfahren zur Marinisierung von Maschinen der Motorklasse NRE und gleichwertiger Motoren wie Straßenmotoren (EURO VI) und zur Prüfung der Zulässigkeit des Einbaus dieser Motoren auf Binnenschiffen

Teil I Begriffsbestimmungen

1. „Hersteller“ ist jede natürlich oder juristische Person, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens für Motoren und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie für die Marktüberwachungsbelange der hergestellten Motoren verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob sie an allen Konstruktions- und Fertigungsstufen eines Motors, der Gegenstand des EU-Typgenehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist oder nicht.
2. „Marinisierung“ ist die Veränderung eines Motors für den Einbau in ein Binnenschiff im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung bzw. der Richtlinie (EU) 2016/1629.
3. „Marinisierer“ ist derjenige, der die Marinisierung des Motors vornimmt.
4. Ein „marinierter Motor“ ist ein Motor, der für den Einsatz und den Betrieb an Bord eines Binnenschiffes mariniert wurde.
5. „Genehmigungsbehörde“ ist die Behörde eines EU-Mitgliedstaats, die dieser EU-Mitgliedstaat errichtet oder benannt und der Europäischen Kommission notifiziert hat und die für alle Belange der EU-Typgenehmigung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie nach der Verordnung (EU) 2016/1628 für im Falle eines Stufe V NRE Motors oder nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 zuständig ist. Im Falle eines EURO VI-Motors für schwere Nutzfahrzeuge liegt Regelung Nr. UNECE 49-06 zugrunde. Die Genehmigungsbehörde ist eine von einer Vertragspartei des UNECE Übereinkommens von 1958 ernannte Typgenehmigungsbehörde.
6. „Technischer Dienst“ ist eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde nach Verordnung (EU) 2016/1628 als ein Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder Untersuchungen für im Falle eines Stufe V NRE Motors oder nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 ernannt wurde. Im Falle eines EURO VI-Motors für schwere Nutzfahrzeuge liegt Regelung Nr. UNECE 49-06 zugrunde. Der technische Dienst ist ein von einer Vertragspartei des UNECE Übereinkommens von 1958 ernannter technischer Dienst.
7. „Untersuchungskommission“ ist eine Behörde, die berechtigt ist, Untersuchungen gemäß der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder der Richtlinie (EU) 2016/1629 durchzuführen, die auf dem ES-TRIN basieren.
8. „Typgenehmigung“ ist das in der Verordnung (EU) 2016/1628 oder in der Regelung Nr. UNECE 49-06 definierte Verfahren, einschließlich der Erstellung des Informationsdokuments mit den Parametern, die einen Motor des genehmigten Typs definieren.
9. „Typgenehmigungszertifikat“ ist das Zertifikat, das von einer Genehmigungsbehörde als Ergebnis des erfolgreichen Abschlusses des unter Nummer 8 definierten Verfahrens ausgestellt wird.
10. „Motorparameterprotokoll“ ist das Dokument nach ES-TRIN Anlage 6, in dem alle Parameter zusammen mit Änderungen, einschließlich der Komponenten (Bauteile) und Motoreinstellungen, die das Niveau der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors beeinflussen, festgehalten sind.

11. „Einbauanleitung des Herstellers“ ist das Dokument des Hersteller nach Artikel 43 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628, in dem der Hersteller alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen zur Verfügung stellt, die für den ordnungsgemäßen Einbau eines Motors in ein nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte erforderlich sind, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Einbau oder dem Betrieb des Motors.
12. „Anleitung des Motorherstellers“ ist die Anleitung nach ES-TRIN Artikel 9.04 zur Spezifizierung der abgasrelevanten Bauteile sowie Einstellungen und Parameter, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Abgasgrenzwerte ausgegangen werden kann.

Teil II Anweisungen

1. Der Marinisierer eines Motors erstellt eine Dokumentation, die alle Änderungen hinsichtlich des marinisierten Motors, seines Abgasnachbehandlungssystems und seiner Emissionskontrollstrategie gegenüber dem Beschreibungsbogen der Typgenehmigung
 - a) nach der Verordnung (EU) 2016/1628 im Falle eines ursprünglichen NRE Motors oder
 - b) nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder UNECE-Regelung Nr. 49-06) im Falle eines ursprünglichen EURO VI-Motors für schwere Nutzfahrzeugebeinhaltet. Die Dokumentation muss alle Änderungen gegenüber der Einbaudokumentation des Original-Motorherstellers beinhalten, die für den Einbau des Motors erforderlich sind.
2. Eine Genehmigungsbehörde oder ein technischer Dienst überprüft die Änderungen und bescheinigt den Status bezüglich folgender möglicher Auswirkungen:
 - a) Eine Änderung, die sich weder auf die Typgenehmigung auswirkt noch den Anforderungen der Einbauanleitung des Motorenherstellers widerspricht;
 - b) Eine Änderung, die im Rahmen einer Erweiterung oder Revision der Typgenehmigung einschließlich einer gegebenenfalls erforderlichen Änderung der Einbauanleitung des Herstellers annehmbar ist;
 - c) eine Änderung, die nicht den Buchstaben a oder b entspricht (in der Regel eine Nichtkonformität mit der Typgenehmigung).
3. Handelt es sich um Motoren, die nach Nummer 1 Buchstabe b zugelassen sind, so ist von einem nach der Verordnung (EU) 2016/1628 anerkannten technischen Dienst zu bescheinigen, dass der marinisierte Motor den Anforderungen der delegierten Verordnung 2017/654 Anhang IV Anlage 1 oder 2 entspricht.
4. Bei den Genehmigungsbehörde und technischen Diensten nach Nummer 2 und 3 kann es sich um identische Institutionen handeln, sofern diese Aufgaben ihnen von Rechts wegen zugewiesen sind.
5. Sofern Nummer 2 Buchstabe a und gegebenenfalls Nummer 3 zutreffen, darf der marinisierte Motor ohne weitere Maßnahmen in ein Binnenschiff eingebaut werden, sofern gewährleistet ist, dass der Einbau in Übereinstimmung mit der abgasrelevanten Einbauanleitung des Herstellers und den Anforderungen des ES-TRIN erfolgt.
6. Sofern Nummer 2 Buchstabe b und gegebenenfalls Nummer 3 zutreffen, kann der Marinisierer den Motorenhersteller bitten,
 - a) bei der Genehmigungsbehörde die erforderliche Änderung der Typgenehmigung zu erwirken; oder/und
 - b) die erforderliche Änderung der Einbauanleitung des Motorenherstellers vorzunehmen.

Erfolgt eine entsprechende Änderung einschließlich der ggf. erforderlichen Änderung der Anleitung des Motorenherstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Bauteile und trifft Nummer 3 zu, gelten die Bestimmungen nach Nummer 5 entsprechend. Andernfalls gilt Nummer 7.

7. Treffen die Bestimmungen nach Nummer 2 Buchstabe c zu, darf der marinisierte Motor nur eingebaut werden, wenn eine neue Typgenehmigung gemäß den Vorgaben der Verordnung (EU) 2016/1628 für die Klassen NRE, IWA oder IWP erteilt wurde. Alternativ ist eine neue Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 der UNECE-Regelung 49-06 zulässig, sofern ein Nachweis nach Nummer 3 erfolgt.
8. Zusätzlich zu der in Artikel 9.01 Nummer 3 bezeichneten Kopie des Typgenehmigungsbogens sowie der Anleitung des Motorenherstellers und dem Motorparameterprotokoll sind die in Nummer 3 und Nummer 4 genannten Bestätigungen einschließlich der Anschrift der Genehmigungsbehörde und des technischen Dienstes für die Prüfung gemäß Nummer 2 und 3 der Untersuchungskommission vorzulegen und an Bord mitzuführen.
9. Ein Motor eines Motorentyps, für den die Tauglichkeit zum Einsatz in einem Binnenschiff nach dieser Vorschrift bereits nachgewiesen wurde, darf in ein Binnenschiff eingebaut werden. Für die Vorlage und Aufbewahrung einer Kopie des Nachweises gelten die Anforderungen nach Nummer 8.
10. Hat die Untersuchungskommission eines Mitgliedstaates des CESNI-Ausschusses marinisierte Motoren anerkannt, informiert diese das Sekretariat des CESNI-Ausschusses hierüber. Das Sekretariat des CESNI-Ausschusses aktualisiert dann entsprechend das Verzeichnis der marinisierten Motoren auf der Website des CESNI.
11. Ein marinisierter Motor, der von einem Mitglied des CESNI-Ausschusses nach dem vorliegenden Verfahren einschließlich der Veröffentlichung auf der Website des CESNI anerkannt wurde, ist auch von den anderen CESNI-Mitgliedern anzuerkennen.

Teil III Erläuterungen

A. zu den Grundsätzen des Merkblatts

1. Mithilfe des Merkblatts soll Rechtssicherheit in Bezug auf den Einbau von Motoren und die Aufrechterhaltung der Typgenehmigung bzw. die Erteilung einer neuen Typgenehmigung gewährleistet werden, da an Bord von Binnenschiffen nur typgenehmigte Motoren eingebaut werden dürfen.
2. Motoren, die vor dem Einbau in Binnenschiffe keiner Marinisierung bedürfen, fallen nicht unter das Merkblatt, müssen aber gegebenenfalls den nach der delegierten Verordnung (EU) 2017/654 geforderten Nachweis nach Nummer 3 von Teil II erbringen.
3. Eine Messung an Bord zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte: das Typgenehmigungsverfahren umfasst auch die Konformität der Herstellung und die Prüfung der Typgenehmigungsunterlagen, und nur die Genehmigungsbehörde oder ein von ihr beauftragter technischer Dienst kann beurteilen, wie sich die Änderungen am Motor (einschließlich der Unterlagen) auf die Typgenehmigung insgesamt auswirken.

B. zum Inhalt des Merkblatts

1. Die Genehmigungsbehörde führt die Bewertung in der Regel nur dann durch, wenn die Änderungen am Motor offensichtlich zu keiner Änderung der Typgenehmigung führen (d. h. Punkt 2 Buchstabe a)). Andernfalls wird sie den Antragsteller an den technischen Dienst verweisen.
2. Ob ein Umbau Auswirkungen auf die Emissionen des Motors oder die Typgenehmigung hat, kann der im Typgenehmigungsverfahren für den Ausgangsmotor beteiligte Technische Dienst am besten beurteilen, da der Technische Dienst den jeweiligen Motor in der Praxis besichtigt und die im Typgenehmigungsverfahren gemessenen Emissionen bestätigt hat. Er kann bei der Beurteilung die Untersuchungskommission beteiligen.

3. Eine Änderung der Typgenehmigung (Erweiterung, Revision oder Aufhebung) kann nur vom Hersteller des Original-Motors veranlasst werden, der Inhaber der betreffenden Typgenehmigung ist.
4. Auskünfte zur Typgenehmigung darf die Genehmigungsbehörde und der technische Dienst nach dem Inverkehrbringen eines Originalmotors nur noch mit Zustimmung des Motorenherstellers erteilen.
5. Jeder Motorentyp, für den eine neue oder geänderte Typgenehmigung erteilt wird, unterliegt in vollem Umfang den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/1628 bzw. der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 bzw. der UNECE-Regelung Nr. 49-06. Hierzu gehören auch die Anforderungen hinsichtlich der Kennzeichnung, des Einbaus, der Übereinstimmung der Produktion, der Überwachung der Motoren, der Aktualisierung der Dokumentation, der Übereinstimmung im Betrieb (Euro VI) oder der Überprüfung bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge (NRE) usw.
6. Der Marinisierer muss sich darüber im Klaren sein, dass er gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628 ggf. zum Hersteller des Motors werden kann. Dies umschließt alle weiteren Verpflichtungen, die sich aus der Verordnung (EU) 2016/1628 und der Richtlinie (EU) 2016/1629 ergeben. Es wird daher empfohlen, sich nach Möglichkeit früh mit dem Hersteller des Motors und einem technischen Dienst abzustimmen, um sich über die Konsequenzen einer Marinisierung zu informieren.

C. zu den technischen Diensten

Technische Dienste nach Nummer 2 und 3 des vorliegenden Merkblatts

- i. nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 in Verbindung mit der Richtlinie 2007/46/EG sind auf folgender Website der EU veröffentlicht:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents?locale=de&tags=technical-service-auto&sortOrder=asc&pageSize=30&sortCol=title>,
- ii. nach der Verordnung (EU) 2016/1628 sind auf folgender Website der EU veröffentlicht:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents?locale=de&tags=technical-service-nrmm-emissions&sortOrder=asc&pageSize=30&sortCol=title>

D. zu den technischen Aspekten der Marinisierung

Von der Marinisierung können unter anderem die folgenden Komponenten betroffen sein (Liste ist nicht vollständig):

- Kühlkomponenten,
- Komponenten des Kraftstoffsystems,
- Steuerungskomponenten,
- Komponenten für die Überwachungsfunktion,
- Bestandteil des Abgasnachbehandlungssystems,
- ...
