

## PRESSEMITTEILUNG

### ES-TRIN 2019 STANDARD VOM CESNI AUSSCHUSS ANGENOMMEN.

**EBU und ESO begrüßen die erzielten Resultate, die nach jahrelangen intensiven Beratungen erreicht wurden. Lösungen für problematische Übergangsvorschriften in ES-TRIN 2019 verankert!**

*Der CESNI-Ausschuss hat am 8. November 2019 den neuen europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ES-TRIN 2019 angenommen, der ES-TRIN 2017 ersetzen wird. Lösungen für problematische Übergangsvorschriften werden darin verankert. EBU und ESO haben sich gemeinsam unter der "European Inland Waterway Platform, kurz IWT Plattform", intensiv in die Beratungen eingebracht, um im neuen Standard die Interessen des Binnenschiffahrtsgewerbes weitestgehend zu berücksichtigen. Die gemeinsamen Anstrengungen werfen ihre Früchte ab!*

#### ES-TRIN 2019

Um das hohe Sicherheitsniveau der Binnenschiffahrt zu gewährleisten und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wird der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe [ES-TRIN](#) regelmäßig überarbeitet. ES-TRIN selbst ist nicht bindend. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und die Europäische Union werden in ihren gesetzlichen Rahmen danach verweisen, wie das auch bereits beim zur Zeit geltenden Standard ES-TRIN 2017 der Fall ist. Am 1. Januar 2020 wird ES-TRIN 2019 in Kraft treten.

Links (Achtung beim Druck: 534 Seiten)

- [CESNI ES-TRIN 18\\_15 nl](#)
- [CESNI ES-TRIN 18\\_15 en](#)
- [CESNI ES-TRIN 18\\_15 de](#)
- [CESNI ES-TRIN 18\\_15 fr](#)

Neu in ES-TRIN 2019 sind Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe in Kapitel 11. Weiter wurden Übergangsvorschriften für bestehende Schiffe für die mit ES-TRIN 2017 eingeführten neuen Vorschriften für elektrische Geräte und Anlagen in Kapitel 10 eingeführt. Und – besonders wichtig für das Gewerbe! – in ES-TRIN 2019 wurden Lösungen für problematische Übergangsvorschriften verankert.

#### Lösungen für problematische Übergangsvorschriften

Es dauert lange, um neue Vorschriften zu erarbeiten, diese im Bedarfsfall zu ändern noch länger. Ausführliche Studien, intensive Verhandlungen und jahrelanger intensiver Einsatz des Binnenschiffahrtsgewerbes resultieren in einer Lösung für problematische Übergangsvorschriften.

Dabei handelt es sich um Lärmschutz, Schemas für elektrische Geräte und Anlagen, Beiboote, Fluchtwege und Antriebssysteme für Passagierschiffe, allesamt große Engpässe für das Gewerbe. EBU und ESO sind erfreut, dass in ES-TRIN 2019 dafür Lösungen im Sinne des Binnenschiffahrtsgewerbes gefunden werden konnten.

### **Grosser Engpass: Lärmschutz**

Einen grossen Engpass in den Übergangsvorschriften stellen die Anforderungen an den Lärmschutz für Schiffe, die vor 1976 gebaut wurden, dar. Dies betrifft ca. 95% der gesamten europäischen Binnenschiffahrtsflotte. Hätte man dafür keine Lösung gefunden, müssten ab 2020 all diese Schiffe die bestehenden Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, was zu immensen Investitionen der Binnenschiffseigentümer geführt hätte. Im neuen Messprotokoll wird von einem durchschnittlicher Tourenzahl des Binnenschiffsmotors ausgegangen. EBU und ESO begrüßen es, dass auf internationaler Ebene eine Lösung herbeigeführt werden konnte, die es dem Binnenschiffsunternehmer ermöglicht, das Lärmniveau von Schiffen zu akzeptablen Kosten zu reduzieren und gleichzeitig einen Beitrag zur Gesundheit der Besatzung zu leisten.

### **Lösungen der Engpässe der Passagierflotte**

In ES-TRIN 2019 wurden auch Übergangsvorschriften für die Passagierflotte aufgenommen. Dabei handelt es sich um Fluchtwege, die nicht durch Küchen führen dürfen, sowie den zweiten unabhängigen Antrieb. Für beide Engpässe wurden Lösungen im Sinne der vom Gewerbe mittels Studien vorgeschlagenen Alternativen gefunden.

*Anmerkung für die Redaktion. Für Fragen wenden Sie sich bitte an:*

*EBU:Theresia Hacksteiner (+31 (0)10 798 98 80) oder Lijdia Pater – de Groot (+31(0)10 79 89 800)*

*ESO: Gerard Kester oder Annelies van Dijk (+31 (0) 78 782 05 65)*