

Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Milieu en de voorzitter van de commissie van deskundigen van 14 oktober 2013, nr. ILT-2013/39422 betreffende een nadere invulling van de technische eisen die gelden in het kader van de afgifte van certificaten van onderzoek voor binnenvaartschepen op grond van de Binnenvaartwet (Beleidsregel Binnenvaart 2013)

De Minister van Infrastructuur en Milieu, en de voorzitter van de commissie van deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling;

Gelet op artikel 4:81, eerste lid¹ van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluiten:

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1.1

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

ADN: de in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen opgenomen voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, zijnde de Nederlandse vertaling van het ADN en de daarvan deel uitmakende bijlagen;

richtlijn 2006/87/EG: richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 389);

RosR 1995: bij resolutie van 18 mei 1994 (protocol 1994-I-23) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Artikel 1.2

In afwijking van de in deze beleidsregel worden binnen de grenzen van het ADN, de richtlijn 2006/87/EG en het RosR 1995 andere voorzieningen aanvaard indien ten genoegen van de minister of de commissie van deskundigen wordt aangetoond dat deze een gelijkwaardig niveau van veiligheid garanderen.

§ 2. Terugstellen motorvermogen

Artikel 2.1

Een aanvraag om het vermogen van de voortstuwingsinstallatie van een binnenvaartschip tot een lagere waarde dan het nominale vermogen terug te stellen, wordt ingewilligd onder de volgende voorwaarden:

- a. de afstelling van het vermogen geschiedt door de fabrikant of diens officiële vertegenwoordiger in Nederland;
- b. de reductie van het vermogen bedraagt niet meer dan 25% van het nominale vermogen;
- c. de afstelling is verzegeld door degene die de motor of motoren heeft afgesteld;
- d. op elke motor wordt duurzaam door middel van het motorplaatje aangegeven op welk vermogen en toerental de motor is afgesteld;
- e. de afstelling wordt vermeld in het proces-verbaal van de motorkenmerken (de inbouwverklaring) als bedoeld in het RosR 1995, Bijlage J, Deel VIII en in aanhangsel V van bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG;
- f. degene die de motor of motoren heeft afgesteld maakt een verklaring op waaruit blijkt dat op het betreffende, met name te noemen schip, de motorinstallatie is afgesteld, met vermelding van het afgestelde vermogen en toerental en tevens de vermelding dat de afstelling in de inbouwverklaring is opgenomen. Deze verklaring wordt overgelegd aan de certificerende instantie die ingevolge artikel 14 van de Binnenvaartwet is belast met het onderzoek en aan de ILT, directie Scheepvaart; en
- g. de afstelling wordt aangetekend in het certificaat van onderzoek en in de meetbrief.

¹ Artikel 4:81

1. Een bestuursorgaan kan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid.

§ 3. Kunststof sanitairleidingen en-doorvoeringen

Artikel 3.1

Voor de toepassing van de artikelen 3.04, derde lid, van het RosR 1995 en 3.04, derde lid, van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG² worden kunststof afvoerleidingen van sanitaire systemen die door dekken van machinekamers voeren, beschouwd te zijn vervaardigd van onbrandbaar materiaal indien voldaan wordt aan de volgende eisen:

- a. indien de machinekamer niet is voorzien van een vaste brandblusinstallatie met blusgas:
 - 1° de doorvoering door het dek bestaat uit een stalen sok; en
 - 2° het waterslot, als zich dat onder het dek bevindt, aansluitend aan de stalen doorvoering eveneens van staal is. Aan de aansluitende leidingen, zowel boven als onder het dek, worden geen materiaaleisen gesteld. Deze mogen van kunststof vervaardigd zijn. Indien het waterslot zich boven het dek bevindt, worden er aan de aansluitende leidingen boven het dek, geen materiaaleisen gesteld en mogen deze van kunststof zijn vervaardigd;
- b. indien de machinekamer voorzien is van een vaste brandblusinstallatie met blusgas:
 - 1° de doorvoering door het dek bestaat uit een stalen sok; en
 - 2° het waterslot, als zich dat onder het dek bevindt, aansluitend aan de stalen doorvoering eveneens van staal is. Aan de aansluitende leidingen, boven het dek worden geen materiaaleisen gesteld. Deze mogen van kunststof vervaardigd zijn. Indien het waterslot zich boven het dek bevindt, worden er aan de aansluitende leidingen boven het dek, geen materiaaleisen gesteld en mogen deze van kunststof zijn vervaardigd; en
 - 3° de aansluitende leidingen in de machinekamer van staal of een ander met betrekking tot onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal vervaardigd zijn.
Indien de aansluitende leidingen in de machinekamer van een ander materiaal zijn, zoals kunststof, is de machinekamer voorzien van een doelmatige automatisch werkende brandmeldinstallatie.

Artikel 3.2

Artikel 3.1 is van overeenkomstige toepassing indien een doorvoering door een wand gaat.

Artikel 3.3

Indien bestaande situaties, die reeds vóór 1 januari 2001 door de minister dan wel door de commissie van deskundigen zijn aanvaard, niet voldoen aan de artikelen 3.1 en 3.2, kan worden aanvaard dat de betreffende leidingen worden geïsoleerd met brandisolatie van voldoende dikte, bijvoorbeeld steenwol met een dikte van ten minste 10 cm.

§ 4 Constructie en materiaal van scheepsramen

Artikel 4.1

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

frame: de omlijsting van een venster;

geladen lastlijn: de diepgangslijn overeenkomend met het vlak van de grootste inzinking, zoals gedefinieerd in artikel 1.1 van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG, dan wel artikel 1.1 van het RosR 1995;

glas: voorgespannen glas dat voldoet aan de specificaties in de norm NEN-ISO 21005:2004;

lichtranden: met glas afgesloten openingen in de scheepshuid of de buitenwand die niet geopend kunnen worden en die voldoen aan de norm NEN-ISO 1751;

patrijspoorten: met glas afgesloten openingen in de scheepshuid of de buitenwand die geopend kunnen worden en die voldoen aan de norm NEN-ISO 1751;

ramen: met glas afgesloten rechthoekige openingen in de scheepshuid of de buitenwand;

vensters: ramen, lichtranden en patrijspoorten.

Artikel 4.2

Voor de toepassing van de artikelen 3.02 van het RosR 1995 en 3.02 van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG³ worden Vensters in de scheepshuid en in de buitenwand van binnenvaartschepen geacht voldoende sterk te zijn indien wordt voldaan aan de in deze paragraaf gestelde eisen.

Artikel 4.3

1. De positie van vensters wordt bepaald naar de plaats in hoogte in de scheepshuid dan wel in de buitenwand. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

2. 3.04, lid 3. Verblijven, machinekamers en ketelruimen, alsmede de daarbij behorende werkruimten, moeten van de laadruimen zijn gescheiden door middel van waterdichte schotten die reiken tot tegen het dek.
3. Artikel 3.02 Sterkte en stabiliteit
 1. De sterkte van de scheepsromp moet zodanig zijn dat zij in overeenstemming is met de belasting waaraan de romp onder normale omstandigheden is blootgesteld.

Positie 1:

Voor zone 2: vensters waarvan de onderkant van het glas binnen 0,60 m van de geladen lastlijn ligt;

Voor zone 3 en 4: vensters waarvan de onderkant van het glas binnen 0,30 m van de geladen lastlijn ligt;

Positie 2:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 1, doch niet meer dan 0,60 m daarboven ligt;

Positie 3:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 2, doch niet meer dan 1,30 m daarboven ligt;

Positie 4:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 3 ligt.

2. Voor vensters van open rondvaartboten en van rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, bestemd voor de vaart op zone 4, is geen indeling naar positie bepaald. Ook worden voor deze schepen geen eisen gesteld aan de constructie van de frames.

Artikel 4.4

1. Voor de constructie van vensters gelden de volgende eisen:
 - a. in positie 1:
 - 1°. de vensters kunnen niet geopend worden;
 - 2°. de constructie van de frames van ramen voldoet aan de norm NEN-ISO 3903 Type E zware uitvoering. De nominale grootte bedraagt niet meer dan 1100x800 mm dan wel 800x1100 mm; en
 - 3°. de constructie van de frames van lichtranden voldoet aan de norm NEN-ISO 1751 Type B half-zware uitvoering.
 - b. in positie 2:
 - 1°. de vensters kunnen geopend worden maar zijn volledig waterdicht afsluitbaar;
 - 2°. de constructie van de frames van ramen voldoet aan de norm NEN-ISO 3903 Type F lichte uitvoering. De nominale grootte bedraagt niet meer dan 1100x800 mm dan wel 800x1100 mm; en
 - 3°. de constructie van de frames van lichtranden en patrijspoorten voldoet aan de norm NEN-ISO 1751 Type C lichte uitvoering;
 - c. in positie 3:
 - 1°. de vensters kunnen geopend worden; en
 - 2°. de constructie van de frames is voldoende sterk. Ten genoegen van de minister of de commissie van deskundigen wordt dat aangetoond;
 - d. in positie 4:
 - 1°. de vensters kunnen geopend worden; en
 - 2°. er zijn geen eisen van kracht met betrekking tot de constructie van de frames. Indien op een hoogte van 1 m boven het dek een valbescherming aanwezig is en tevens de oppervlakte van het venster niet meer dan 1 m² bedraagt, is toegestaan dat vensters in een rubberprofiel gevat zijn.

Artikel 4.5

1. De minimum glasdikte wordt bepaald volgens de formule uit de NEN-ISO norm 3903 Annex B:

$$t = 0,005 * a * \sqrt{\beta * P}$$

Hierin geldt:

t: de glasdikte in millimeters;

a: de kleinste maat van het venster in mm;

β : de factor als gevolg van de verhouding tussen de grootste en de kleinste maat van het venster;

P: de druk op het venster in kPa.

De waarde van β wordt bepaald uit de grafiek in de NEN-ISO norm 3903 Annex B.

Deze waarde kan ook berekend worden met de volgende formule:

$$\beta = 0.0179 * x^3 - 0.2091 * x^2 + 0.817 * x - 0.3378 - \text{met als maximum } 0,75$$

Hierin is x de grootste glasmaat b gedeeld door de kleinste glasmaat a.

2. P wordt als volgt bepaald:

$$P = P_1 \times f_1$$

Voor vensters in positie 1 geldt: $P_1 = 60 - (10 * h/V)$

Voor vensters in positie 2, 3 en 4 geldt: $P_1 = (50 - 42 * (h - V))$ met een minimum van 1 kPa.

In deze formules is:

V: 0,60 m voor zone 2 en 0,30 m voor zone 3 en 4;

h: de hoogte van de onderkant van het venster boven de geladen lastlijn in meters;

f_1 : correctiefactor voor de zone.

De correctiefactor f_1 voor de zone bedraagt:

Voor zone 2: $f_1 = 1$;

Voor zone 3: $f_1 = 0,64$;

Voor zone 4: $f_1 = 0,25$.

3. Voor lichtranden en patrijspoorten wordt de glasdikte bepaald volgens de formule:
 $t = 0,87 \times t_1$ (mm).
 Hierin is:
 t_1 : basisdikte in mm. Deze wordt overeenkomstig het eerste lid bepaald.
4. De berekende minimum glasdikte mag in alle gevallen met ten hoogste 0,5 mm naar beneden worden afgerond in verband met genormaliseerde standaard glasdikten.
5. De glasdikte van ramen bedraagt in alle gevallen ten minste 8 mm voor ramen in de positie 1 en ten minste 5 mm voor ramen in de positie 2, 3 en 4.
6. Gelamineerd voorgespannen glas mag in alle gevallen worden toegepast, waarbij de equivalente dikte wordt bepaald volgens de formule:

$$t = \sqrt{t_1^2 + t_2^2 + \dots} \quad (\text{mm})$$

Hierin betekent:

t_i : de dikte van elke afzonderlijke glaslaag (mm);

t : de equivalente glasdikte volgens dit artikel.

7. Voor binnenvaartschepen, waarbij de vensters in de opbouw geplaatst zijn en het gangboord is uitgevoerd met een dichte verschansing aan de buitenzijde, wordt voor deze vensters de maat h vervangen door de maat:
 $h_1 = h + 0,2 b + 0,2 q$.
 Hierin is:
 b : de hoogte van de dichte verschansing in meters;
 q : de breedte van het gangboord in m, horizontaal gemeten vanaf de buitenkant van het schip tot aan de opbouw.
 Indien de maat b minder bedraagt dan 0,15 m en de maat q minder bedraagt dan 0,40 m, wordt de maat h niet vervangen door de maat h_1 .
8. Voor binnenvaartschepen waarbij vensters in een (schuif-)pui in de achterwand van de opbouw geplaatst zijn, wordt voor deze vensters de maat h vervangen door de maat $h_2 = h + 0,5c$.
 Hierin is:
 c : de kortste afstand van de zijkant van het venster tot aan de buitenhuid, horizontaal dwarsscheeps gemeten in m. Indien de maat c minder bedraagt dan 0,40 m, wordt de maat h niet vervangen door de maat h_2 .
9. Wanneer een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is voorzien van een berghout en een overstekend gangboord wordt de factor h , als bedoeld in het derde lid, vervangen door de factor:
 $h_3 = h + 0,2 p + 0,2 q$.
 Hierin is:
 p : de horizontale oversteek van het berghout in m, aan de onderzijde gemeten;
 q : de breedte van het gangboord in m, horizontaal gemeten vanaf de buitenkant van het berghout tot de onderkant van de opbouw. Indien de maat p minder bedraagt dan 0,10 m of de maat q minder bedraagt dan 0,30 m, wordt de maat h niet vervangen door de maat h_3 .
10. De glasdikte van ramen in open rondvaartboten en in rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, bestemd voor de vaart op zone 4, bedraagt ten minste 5 mm.

Artikel 4.6

1. Indien een raam in de positie 3 en 4 door middel van stijlen in afzonderlijke delen is verdeeld, bijvoorbeeld bij toepassing van schuif- of klaramen, wordt bij de bepaling van de glasdikte rekening gehouden met de afmetingen van de afzonderlijke delen indien de frames zo sterk zijn dat de afzonderlijke delen als afzonderlijk raam kunnen worden beschouwd.
2. Bij toepassing van vensters met dubbel glas, waarbij de glasschijven worden gescheiden door een spouw, wordt de glasdikte van de buitenste glasschijf bepaald volgens artikel 4.5. De dikte van de binnenste glasschijf bedraagt ten minste 4 mm.

Artikel 4.7

1. De artikelen 4.1 tot en met 4.6 zijn niet van toepassing op schepen die op de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel in het bezit zijn van een geldig certificaat van onderzoek.
2. Bij verbouwing van een in het eerste lid bedoeld schip, zijn de artikelen 4.1 tot en met 4.6 van toepassing op de te verbouwen gedeelten.
3. Indien voor een dergelijk schip uitbreiding van het toegestane vaargebied wordt aangevraagd, zijn de artikelen 4.1 tot en met 4.6 van toepassing.

Artikel 5.1

Voor de toepassing van de artikelen 3.02 van het RosR 1995 en 3.02 van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG worden vensters in de scheepshuid en in de buitenwand van binnenvaartschepen geacht voldoende sterk te zijn indien voldaan wordt aan de volgende eisen:

1. indien vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt, over een boog van 40 graden van recht achteruit naar stuurboord en over een boog van 40 graden van recht achteruit naar bakboord geen direct vrij gezichtsveld van ten minste 25 graden aan elke zijde aanwezig is, zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van optische of elektronische hulpmiddelen.
2. Door toepassing van deze hulpmiddelen wordt bereikt dat er vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt zicht is over een boog van ten minste 25 graden van recht achteruit naar bakboord en over een boog van ten minste 25 graden van recht achteruit naar stuurboord.
3. Optische of elektronische hulpmiddelen:
 - a. geven een beeld van voldoende grootte en kwaliteit, vrij van vervorming;
 - b. zijn trillingsvrij opgesteld; en
 - c. functioneren onder alle weersomstandigheden.

§ 6 Geldigheidsduur certificaten en termijn droogzettingen

Artikel 6.1

Bij het vaststellen van de geldigheidsduur van de certificaten op grond van de artikelen 3.11 van de Binnenvaartregeling⁴, 2.06 van het RosR 1995⁵, 1.16.1.1.2⁶ en 1.16.11⁷ van het ADN hanteert de certificerende instantie voor nieuwbouwschepen het wettelijk maximum, waarbij de datum van de proefvaart geldt als peildatum.

Bij verlenging of vernieuwing van het certificaat wordt de geldigheidsduur volgens de onderstaande tabel bepaald.

type schip	certificaat van onderzoek (cvo) of communautair binnenvaartcertificaat (cbb)	Certificaat van goedkeuring (cvg)	Termijn vanaf:
Motorvrachtschip, enz.	7 jr (art 2.06, lid 2)	5 jr	Droogzetting ³⁾
Passagiersschip ¹⁾	4 jr (art 2.06, lid 2)		Droogzetting ³⁾
Tankschip	5 jr (+1) ²⁾	5 jr (+1) ²⁾	Droogzetting ³⁾

voetnoten bij de tabel

¹⁾ Zowel zeilende als werktuigelijk voortgedreven passagiersschepen.

²⁾ Indien een tankschip gebruik maakt van de mogelijkheid om krachtens artikel 1.16.11 van het ADN de geldigheidsduur met één jaar te laten verlengen, kan ook het CVO/CBB met één jaar worden verlengd. Zo'n verlenging kan slechts eenmaal in twee geldigheidsperiodes worden toegekend.

³⁾ Bij vernieuwing van het CVO/CBB kan een droogstaande inspectie die maximaal twee jaar eerder heeft plaatsgevonden, worden geaccepteerd. De nieuwe geldigheidstermijn wordt gerekend vanaf de datum van de droogstaande inspectie.

Indien de droogzetting evenwel binnen 3 maanden voor de vernieuwing van het CVO/CBB heeft plaatsgevonden, kan de nieuwe geldigheidsduur vanaf de afloopdatum van het CVO/CBB berekend worden.

4 Art. 3.11 lid 1. De geldigheidsduur van het communautaire binnenvaartcertificaat, het aanvullend communautair binnenvaartcertificaat en het certificaat van onderzoek bedraagt voor nieuwe schepen:

- a. vijf jaar voor passagiersschepen;
- b. tien jaar voor andere binnenschepen.

2. De geldigheidsduur wordt in het certificaat aangekondigd.

5 ROSR Art. 2.06 Geldigheidsduur Certificaat van Onderzoek

1. De geldigheidsduur van de volgens de bepalingen van dit reglement opgemaakte certificaten van onderzoek bedraagt ingeval van nieuwbouw:

- a. 5 jaren voor passagiersschepen;
- b. 10 jaren voor alle andere vaartuigen.

In met redenen omklede gevallen kan de Commissie van Deskundigen een kortere geldigheidsduur bepalen. De geldigheidsduur wordt in het certificaat aangekondigd.

6 1.16.1.1.2 Het Certificaat van Goedkeuring moet ten hoogste 5 jaar geldig zijn, afhankelijk van de bepalingen van 1.16.11.

7 Verlenging van het Certificaat van Goedkeuring zonder een inspectie

In afwijking van 1.16.10 kan de bevoegde autoriteit bij een met bewijs gestaafd verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger een verlenging van de geldigheid van het Certificaat van Goedkeuring zonder inspectie verlenen van ten hoogste 1 jaar. Deze verlenging wordt schriftelijk verleend en moet aan boord van het schip worden bewaard. Deze verlengingen mogen slechts eenmaal binnen twee geldigheidstermijnen worden verleend.

De certificerende instantie kan met redenen omkleed besluiten om een kortere geldigheidsduur toe te passen dan het wettelijke maximum voor nieuwbouw of de bovenstaande tabel voor verlenging of vernieuwing aangeeft.

Artikel 6.2

Voor de toepassing van artikel 44 van Bijlage 3.8⁸ van de Binnenvaartregeling hanteert de certificerende instantie voor een bunkerstation een tijdspanne tussen twee droogstaande keuringen van maximaal tien jaar. Tussentijdse inspecties kunnen plaatsvinden terwijl het schip in het water ligt.

§ 7 Doorvoeringen door schotten

Artikel 7.1

Voor de toepassing van de artikelen 3.03, vijfde lid, van het RoSR 1995 en 3.03, vijfde lid, van Bijlage II van richtlijn 2006/87/EG⁹ staat de certificerende instantie de volgende doorvoeringen door de schotten toe:

- a. elektrische kabels, indien de doorvoering door het schot deugdelijk is uitgevoerd;
- b. doorvoeringen van systemen die in de achterliggende ruimte een volledig gesloten systeem vormen, zoals bijvoorbeeld AC units;
- c. een lensleiding, mits het ongeacht de stand van de afsluiters, niet mogelijk is dat er via deze leiding water vanuit de voorpiek in ruimte achter het schot stroomt. Zo nodig worden hiervoor terugslagkleppen aangebracht;
- d. uitlaten en luchttoevoerleidingen die tenminste 50 cm boven de maximale ontwerpdiepgang liggen of, als ze minder dan 50 cm boven deze lijn liggen:
 - 1°. dikwandig zijn uitgevoerd;
 - 2°. zo hoog mogelijk door het schot gaan;
 - 3°. zoveel mogelijk midscheeps maar in ieder geval 1/5 B uit de huid liggen;
 - 4°. zo dicht mogelijk tegen het schot aan liggen; en
 - 5°. nooit verder naar voren uitkomen dan 3% van de lengte vanuit de VLL gemeten.

§ 8 Gelijkwaardige onbrandbaarheid

Artikel 8.1

Voor de toepassing van de artikelen 3.04, derde lid, van het RoSR 1995 en 3.04, derde lid, van Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG¹⁰ wordt onder gelijkwaardig onbrandbaar materiaal verstaan: aluminium, geïsoleerd als bij brandklasse A30.

§ 9 Brugvleugelbediening

Artikel 9.1

Indien een schip is voorzien van brugvleugelbediening worden de eisen van de artikelen 7.03 en 7.04, van het RoSR 1995 en 7.03 en 7.04 van Bijlage II¹¹ bij Richtlijn 2006/87/EG toegepast met inachtneming van het volgende.

8 Artikel 44 Droogstaande keuring

De minister kan voor de verlenging van het certificaat afzien van een droogstaande keuring als bedoeld in artikel 3.15, tweede lid, indien de toestand van de romp een controle van binnenuit redelijkerwijs toelaat.

9 3.03, lid 5. In de bij lid 1 en lid 3 voorgeschreven schotten en de in lid 4 bedoelde begrenzing van ruimten mogen zich geen openingen bevinden.

10 3.04, lid 3. Wanden, dekken en deuren van de machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal zijn gemaakt.

Isolaties in machinekamers moeten zijn beschermd tegen het binnendringen van olie en oliedampen.

Alle openingen in wanden, dekken en deuren van machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten van buitenaf kunnen worden gesloten. De afsluitinrichtingen moeten van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal zijn gemaakt.

11 Artikel 7.03 Algemene eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten

1. De voor het voeren van een schip noodzakelijke bedieningsapparatuur moet gemakkelijk kunnen worden bediend. De stand waarin zij zijn gebracht, moet duidelijk herkenbaar zijn.

.....

Artikel 7.04 Bijzondere eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen

1. De bediening en de controle van de voortstuwingsmotoren en van de stuurinrichtingen moet vanaf de stuurstelling mogelijk zijn. Voortstuwingsmotoren die zijn voorzien van een vanaf de stuurstelling bedienbare koppeling, of die een vanaf de stuurstelling bedienbare verstelbare schroef aandrijven, hoeven slechts in de machinekamer aan- en uitgezet te kunnen worden.

....

1. Inschakelen brugvleugelbediening
 - a. Nadat in het stuurhuis een schakelaar omgezet is, kan men op de betreffende brugvleugel de besturing overnemen.
 - b. De bediening vanuit het centrale stuurhuis moet echter in alle gevallen zonder handelingen op de brugvleugel teruggenomen kunnen worden.
 - c. Het moet zichtbaar zijn welke bediening in bedrijf is.
 - d. De besturing van het schip is maar op één plaats tegelijk mogelijk.
2. Stuurinrichting
 - a. De roeren of roerpropellers moeten vanaf de brugvleugel volledig bediend kunnen worden. Wegafhankelijke bediening heeft de voorkeur.
 - b. Indien er een noodbediening noodzakelijk is dan moet deze ook op de brugvleugel aanwezig zijn.
 - c. De stand van de roeren of roerpropellers moet op de brugvleugel zichtbaar zijn.
 - d. Indien het stuurhuis in de onmiddellijke omgeving van de brugvleugelbediening en in alle gevallen goed bereikbaar is, kan volstaan worden met een verzamelalarm voor storingen aan de stuurinrichtingen. De alarmering kan echter niet gecombineerd worden met alarmering voor de boegschroeven en de hoofdmotoren.
3. Bediening van de boegschroeven
 - a. Indien een boegschroef verplicht is op grond van de afmetingen of manoeuvreereigenschappen van het schip moet deze ook vanaf de brugvleugel bediend kunnen worden.
 - b. Indien de boegschroef vanaf de brugvleugel bediend kan worden gelden de volgende voorwaarden:
 - 1°. de installatie moet vanaf de brugvleugel gestart en gestopt kunnen worden;
 - 2°. toerental en richting van de boegschroef moeten vanaf de brugvleugel bediend kunnen worden;
 - 3°. toerental en richting van de boegschroef moeten op de brugvleugel zichtbaar zijn; en
 - 4°. indien het stuurhuis zich in de onmiddellijke omgeving van de brugvleugelbediening bevindt en in alle gevallen goed bereikbaar is, kan volstaan worden met een verzamelalarm voor storingen aan de boegschroef. De alarmering kan echter niet gecombineerd worden met alarmering voor de stuurinrichting en de hoofdmotoren.
4. Bediening van de hoofdmotoren
 - a. Voorruit, achteruit en toerental moeten vanaf de brugvleugel geregeld kunnen worden.
 - b. Het toerental moet op de brugvleugel zichtbaar zijn.
 - c. Indien op de brugvleugel uit de stand van het bedieningshandel opgemaakt kan worden wat de draairichting van de schroeven is, hoeft dit niet apart gesignaleerd te worden.
 - d. Indien het stuurhuis in de onmiddellijke omgeving van de brugvleugelbediening en in alle gevallen goed bereikbaar is, kan volstaan worden met een verzamelalarm voor storingen aan de hoofdmotoren en de keerkoppeling. De alarmering kan echter niet gecombineerd worden met alarmering voor de stuurinrichting en de boegschroeven.

§ 10 Verbandtrommel

Artikel 10.1

Een geschikte verbandtrommel, zoals bedoeld in de artikelen 10.02, tweede lid, onderdeel f¹², van het RosR 1995 en 10.02, tweede lid, onderdeel f, van Bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, is de Bedrijfsverbanddoos BHV zoals ontwikkeld door het Oranje Kruis. Deze verbandtrommel is herkenbaar aan het opschrift 'Goedgekeurd door:', het logo van 'Het Oranje Kruis' en een leveranciersspecifiek goedkeuringsnummer.

§ 11 Toegang stuurhuthefkolom

Artikel 11.1

Voor de toepassing van de artikelen 11.01, eerste en tweede lid, van het RosR 1995 en 11.01, eerste en tweede lid, van Bijlage II van richtlijn 2006/87/EG¹³ geldt ten aanzien van de stuurhuthefkolom het volgende.

- a. Op de deur van de stuurhuthefkolom is een bord aangebracht met de tekst: 'Geen toegang tijdens de vaart'.

12 10.02, lid 2, sub f) een geschikte verbandtrommel met een inhoud overeenkomstig een norm van een lidstaat. De verbandtrommel moet in een verblijf of in het stuurhuis worden bewaard en zo zijn opgeborgen dat hij indien nodig gemakkelijk en zeker kan worden bereikt. Indien verbandtrommels aan het zicht zijn onttrokken moet de afdekking zijn gemarkeerd met een symbool voor verbandtrommels overeenkomstig schets 8 van aanhangsel I met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm;

13 11.01, art 1. Vaartuigen moeten zodanig zijn gebouwd, ingericht en uitgerust, dat personen daarop veilig kunnen werken en zich verplaatsen.

2. De voor het werk aan boord noodzakelijke en vast opgestelde voorzieningen moeten zodanig zijn ingericht, opgesteld en beveiligd, dat ze gemakkelijk en zonder gevaar bediend, gebruikt en onderhouden kunnen worden. Zo nodig moeten bewegende en hete delen van beschermende inrichtingen zijn voorzien.

- b. Door middel van optische en akoestische afstandsbeveiliging kan in het stuurhuis worden vastgesteld of de deur naar de stuurhutefkolom geopend is. Indien de bediening van de hefinrichting gekoppeld is aan deze afstandsbeveiliging moet de noodzakelijke richting echter te allen tijde blijven functioneren.

§ 12 Constructieve brandbescherming trappen en liften

Artikel 12.1

De uitzondering bedoeld in de artikelen 15.11, dertiende lid, onderdeel b, van het RosR 1995 en 15.11, dertiende lid, onderdeel b, van Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG¹⁴ is niet toegestaan.

§ 13 Slotbepalingen

Artikel 13.1

De Beleidsregel binnenvaart van 13 september 2011 wordt ingetrokken.

Artikel 13.2

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin hij wordt geplaatst.

Artikel 13.3

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel binnenvaart 2013.

Deze beleidsregel zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
namens deze:*

*De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,
J. Thunnissen.*

*De voorzitter van de commissie van deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling,
J. Thunnissen.*

TOELICHTING

Algemeen

Met deze beleidsregel wordt een nadere invulling gegeven aan de technische eisen die gelden in het kader van de afgifte van certificaten van onderzoek voor binnenvaartschepen op grond van de Binnenvaartwet. Op 13 september 2011 (Staatscourant 2011-16893) is de eerste versie van deze beleidsregel gepubliceerd als uitvloeisel van de opschoning van de oude beleidsregels zoals die van kracht waren onder de inmiddels vervallen Binnenschepenwet. In deze nieuwe, integrale versie van de beleidsregel zijn de artikelen 5 t/m 11 toegevoegd. In deze artikelen is een aantal interpretaties opgenomen die voorheen gehanteerd werd binnen de Commissie van Deskundigen op basis van interne afspraken en nog geen onderdeel uitmaakten van de onderhavige beleidsregel. Gezien de grote omvang van de aanvulling is besloten een nieuwe, integrale versie te publiceren.

14 Art 15.11, lid 13; Schotten om trappen en liften

13. Inwendig gelegen trappen en liften moeten op alle niveaus door wanden als bedoeld in het tweede lid zijn omgeven. De volgende uitzonderingen kunnen worden toegestaan:

a) Een trap die slechts tussen twee dekken ligt hoeft niet in een schacht te liggen, wanneer de trap op één dek door wanden als bedoeld in het tweede lid is omgeven.

b) In een verblijfsruimte hoeven trappen niet in een schacht te liggen, wanneer ze volledig binnen deze ruimte liggen en

aa) wanneer deze ruimte niet meer dan 2 dekken omvat dan wel

bb) indien in deze ruimte op alle dekken een automatisch werkende sprinklerinstallatie als bedoeld in artikel 10.03a is geïnstalleerd, deze ruimte beschikt over een installatie voor het afzuigen van rook als bedoeld in het zestiende lid en deze ruimte op alle dekken een toegang tot een trappenschacht heeft.

Artikelsgewijs

Artikel 2.1

De inhoud van dit artikel is gelijk aan de vervallen Beleidsregel terugstellen motorvermogen van schepen voor de Rijn- en binnenvaart (2001/06).

Een eigenaar van een Rijn- of binnenvaartschip kan er belang bij hebben dat het vermogen van de voortstuwingsinstallatie lager wordt afgesteld dan het nominale vermogen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer het toelaatbare geluidsniveau wordt overschreden. In nationale noch internationale regelgeving is geregeld hoe het vermogen wordt vastgesteld. In het algemeen wordt uitgegaan van de opgave van de fabrikant. Dit artikel omkleedt het terugstellen tot een lager vermogen dan het nominale vermogen zoals opgegeven door de fabrikant met de nodige waarborgen en regelt de opname van het juiste vermogen in het certificaat van onderzoek, de inbouwverklaring en de meetbrief.

Afstelling van het vermogen en toerental heeft geen nadelige invloed op de veiligheid van het schip en de opvarenden.

Bij de afstelling van het motorvermogen van een schip dat geschikt is om te duwen, wordt bij de vermelding van die geschiktheid in het certificaat van onderzoek rekening gehouden met het afgestelde motorvermogen.

Artikel 3.1

Dit artikel is inhoudelijk gelijk aan de vervallen Beleidsregel doorvoeringen van kunststof vervaardigde sanitaire afvoerleidingen door dekken en wanden van machinekamers van schepen voor de Rijn- en binnenvaart (2001/09).

Op grond van artikel 3.04, derde lid, van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG, en van artikel 3.04, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 moeten dekken en wanden van machinekamers van staal of van een ander, met betrekking tot onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal zijn gemaakt. Aan de afsluitinrichtingen van openingen in de dekken en wanden worden dezelfde eisen gesteld. In voorkomende gevallen zijn afvoerleidingen van sanitaire systemen die door machinekamers voeren, van kunststof gemaakt, waardoor de onbrandbaarheid zonder aanvullende maatregelen niet gewaarborgd is. Dit artikel geeft nadere uitleg aan de voorschriften betreffende onbrandbaarheid van zulke openingen in stalen dekken en wanden.

Artikelen 4.1 tot en met 4.3

Dit artikel bevat in gewijzigde vorm de materie die geregeld was in de vervallen Beleidsregel vensters in de scheepshuid en in buitenwanden van passagiersschepen voor de Rijn- en binnenvaart en van veerboten en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart (2001/16) en de Beleidsregel eisen aan materiaal van vensters aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart, geen passagiersschepen, veerboten of zeilende passagiersschepen zijnde (2001/17).

In de artikelen 3.02 van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG en 3.02 van het RosR 1995, wordt bepaald dat de scheepsrump voldoende sterk moet zijn voor de belastingen die tijdens normale omstandigheden op kunnen treden. Vensters in de scheepshuid en in de buitenwanden vormen een onderdeel van de scheepsrump.

Richtlijn nr. 8 aan de commissies van deskundigen ingevolge artikel 1.07 van het RosR 1995 en dienstaanwijzing nr. 8 bij de bijlage II van richtlijn 2007/87/EU geven bindende voorschriften voor waterdichte vensters van passagiersschepen die onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen. Voor de overige plaatsen op deze schepen en voor vensters in andere dan passagiersschepen worden in dat reglement geen eisen aan vensters gesteld.

Het wordt in verband met de veiligheid van het schip en de opvarenden noodzakelijk geacht om voor vensters in de huid en in de buitenwanden nadere uitleg aan het wettelijk voorschrift over de strekte van de scheepsrump te geven.

De inhoud van de bovengenoemde vervallen beleidsregels is gecombineerd tot één artikel en is aangepast omdat:

- die beleidsregels onvoldoende aansloten bij de moderne NEN-ISO-normen;
- gebleken is dat de druk waartegen een raam theoretisch bestand is sterk afneemt naarmate de afmetingen van een raam toenemen. Dit maakt vervanging van die regel vanuit het oogpunt van de veiligheid noodzakelijk, en
- bij toepassing van de oude beleidsregel een kleine diepgangsvermeerdering tot een aanzienlijke toename van de benodigde glasdikte kan leiden. In de nieuwe beleidsregel neemt de glasdikte als functie van de afstand tot de waterlijn geleidelijk toe.

In deze artikelen wordt nu meer gebruik gemaakt van NEN-ISO-normen. Het grote aantal varianten van in de praktijk voorkomende afmetingen van scheepsvensters en de plaats daarvan, rechtvaardigt een meer specifieke uitwerking van deze normen.

De constructie van de vensters is afhankelijk van het scheepstype, de zone waarvoor het schip is goedgekeurd, de plaats in hoogte boven water van de vensters in de huid of buitenwand en de vorm en de afmetingen van de vensters.

Artikel 5.1

Dit artikel is inhoudelijk gelijk aan de vervallen Beleidsregel andere maatregelen teneinde voldoende vrij uitzicht vanaf de stuurstelling aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart te verzekeren (2002/02).

Artikel 7.02, derde lid, van het RosR1995, en artikel 7.02, derde lid, van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG bepalen dat, indien naar het oordeel van de commissie van deskundigen het uitzicht naar achteren niet voldoende gewaarborgd is, andere maatregelen kunnen worden geëist, zoals het aanbrengen van optische of elektronische hulpmiddelen. Dit artikel geeft aan welke criteria worden gebruikt om vast te stellen of het uitzicht naar achteren voldoende gewaarborgd is en welke maatregelen genomen kunnen worden.

Artikelen 6.1 en 6.2

De artikelen 2.06 van het RosR 1995, 3.11 van de Binnenvaartregeling, 1.16.11 van het ADN en 44 van bijlage 3.8 van de Binnenvaartregeling geven aan de autoriteiten een zekere discretionaire ruimte in het vaststellen van de geldigheidsduur van de certificaten en de periode tussen twee droogzettingen. In dit artikel wordt die ruimte nader ingevuld.

Artikel 7.1

De artikel 3.03, vijfde lid, van het RosR 1995 en 3.03, vijfde lid, van Bijlage II van richtlijn 2006/87/EG geeft de vrijheid om onder voorwaarden doorvoering door waterdichte schotten toe te staan. Dit artikel maakt duidelijk in welke gevallen van die mogelijkheid gebruik gemaakt kan worden.

Artikel 8.1

De toepassing van aluminium schotten is algemeen gangbaar in de binnenvaart. Indien wordt aangetoond dat dit materiaal geïsoleerd is volgens brandklasse A30

- een algemeen gangbare industriestandaard is in ieder geval sprake van gelijkwaardige onbrandbaarheid.

Artikel 9.1

Bij het manoeuvreren is het soms aan te bevelen het schip te besturen vanaf een andere plaats dan het stuurhuis. Vanaf de brugvleugel zijn de zaken bij het voor de kant komen en manoeuvreren in sluisen vaak beter te overzien.

Het RosR 1995 en de richtlijn 2007/87/EG bevatten geen specifieke eisen voor de besturingsapparatuur in die gevallen. Dit artikel geeft aan welke eisen, afgeleid van de eisen voor de apparatuur in de stuurhuis, voor deze bedieningsapparatuur worden toegepast.

Artikel 11.1

Met stuurhuthekcolommen kunnen zich ernstige arbeidsongevallen voordoen.

Op basis van de algemene bepaling in artikel 11.01 van het RosR 1995 en artikel 11.01 van Bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG dat voorschrijft dat in een veilige werkomgeving moet worden voorzien, is hier nader gespecificeerd wat dit inhoudt voor stuurhuthekcolommen.

Artikel 12.1

De artikelen 15.11, dertiende lid, van het RosR 1995 en 15.11, dertiende lid, van Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG geeft de mogelijkheid om uitzonderingen toe te staan op de regel dat trappen en liften omgeven moeten zijn door brandwerende wanden. De onder b genoemde uitzondering is naar de mening van de Nederlandse Commissie van Deskundigen een verslechtering ten opzichte van de voorheen gehanteerde nationale regelgeving en zal niet worden toegestaan.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

namens deze:

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

J. Thunnissen.

De voorzitter van de commissie van deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling,

J. Thunnissen.

Opmerkingen

ILT is van plan om de volgende correcties door te voeren:

Paragraaf 4 gaat over Constructie en materialen van scheepsramen.

De verwijzing naar de constructie en sterkte is daarmee correct vanaf Artikel 3.02 en niet afkomstig van Art 7.02 (vrij zicht). Het Artikel 4.2 geeft dit correct aan.

Paragraaf 5 gaat over de het zicht uit het stuurhuis.

De eerste alinea onder Art 5.1 is verkeerd (dubbel) geplaatst.

Deze tekst staat reeds bij Artikel 4.2 (het einde is iets anders geformuleerd, maar met zelfde strekking)

In de toelichting is de juiste vermelding (referentie) genoemd.

Bij de volgende versie zal paragraaf 5 geheel kunnen vervallen omdat de CCR en EU een eigen dienst instructie (nr 27) invoeren die het vrij zicht vanuit het stuurhuis met hulpmiddelen mogelijk maakt.

in Artikel 6.1

De geldigheidsduur van certificaten voor passagiersschepen in de EU richtlijn en CCR reglementen vastgesteld op maximaal 5 jaar. Daarmee is de in de beleidsregel genoemde termijn van 4 jaar niet correct in de beleidsregel overgenomen. Bij de volgende publicatie zal ik deze omissie herstellen.

Daarnaast heb ik mijn twijfel over de rechtsgeldigheid van artikel 12,1

Het gaat om een verzwaring van de eisen uit bijlage II bij de richtlijn 2006/87/EG. Dit is volgens artikel 5 van deze richtlijn maar zeer beperkt toegestaan. Alleen voor schepen op de zone 1 en 2 en voor passagiersvaartuigen die waterwegen van zone 3 op zijn grondgebied bevaren die niet in verbinding staan met de bevaarbare binnenwateren van een andere lidstaat, kan iedere lidstaat technische voorschriften in aanvulling op die van bijlage II handhaven. Voor de wijziging van dergelijke technische voorschriften is de voorafgaande goedkeuring van de Commissie vereist.

Het NBKB is verzocht om dit met ILT op te nemen.