

Uittreksel voor zeeschepen op de Rijn.

ROSR 1995

Deel 1 Algemene bepalingen

Om de omvang van het stuk te beperken is deel 1 in dit uittreksel niet overgenomen.

DEEL II - BOUW, INRICHTING EN UITRUSTING

HOOFDSTUK 20 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR ZEESCHEPEN

Art. 20.01 Toepasselijkheid van Deel II

1. Zeeschepen, waarop het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1977, 77) (SOLAS-verdrag), danwel het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, (Trb. 1966, 275) van toepassing is, moeten in het bezit zijn van het betreffende geldige internationale document.

2. Zeeschepen, waarop het SOLAS-verdrag danwel het Internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen niet van toepassing is, moeten in het bezit zijn van de documenten en voorzien zijn van de vrijboordmerken die volgens het recht van de vlaggestaat zijn voorgeschreven en die wat betreft bouw, inrichting en uitrusting aan de eisen van de genoemde verdragen voldoen of een vergelijkbaar niveau van veiligheid op enigerlei andere wijze kunnen garanderen.

3. Zeeschepen, waarop het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat verdrag, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (MARPOL-verdrag), van toepassing is, moeten in het bezit zijn van een geldig internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee (IOPP document).

4. Zeeschepen, waarop het MARPOL-verdrag niet van toepassing is, moeten in het bezit zijn van een overeenkomstig document dat volgens het recht van de vlaggestaat is voorgeschreven.

5. Voorts gelden:

a. Hoofdstuk 5;

b. Van hoofdstuk 6:

de artikelen 6.01, eerste lid, en 6.02, eerste en tweede lid;

c. Van hoofdstuk 7:

de 7.01, tweede lid, 7.02, eerste lid, en derde lid, eerste en derde alinea, 7.05, tweede lid, en 7.13 voor schepen die voor het voeren van het schip door één persoon met behulp van radar zijn toegelaten;

d. Van hoofdstuk 8:

artikel 8.03, derde lid, indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld, voorts de artikelen 8.05, dertiende lid, 8.08, tiende lid, 8.09, eerste en tweede lid, en 8.10;

Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lensstelsel, via welke het oliehoudende water overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag 73/78, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid.

De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag 73/78 worden aangetoond.

Blijkt uit het IOPP document genoemd in het derde lid of uit het nationale door de vlaggestaat afgegeven document bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, wordt geacht dat aan artikel 8.09, tweede lid, is voldaan;

e. Van hoofdstuk 9:

artikel 9.17;

f. Van hoofdstuk 10:

de artikelen 10.01 en 10.02, eerste lid;

g. Hoofdstuk 16:

voor zeeschepen die zijn toegelaten om deel uit te maken van een samenstel;

h. Hoofdstuk 22:

Aan hoofdstuk 22 is voldaan indien de stabiliteit voldoet aan de van kracht zijnde resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de betreffende stabiliteitsberekeningen door de bevoegde autoriteit gekeurd zijn en de containers op een voor de zeevaart gebruikelijke wijze zijn vastgezet.

***Overgangsbepalingen volgens art 24.02 voor schepen kiel < 1-10-1987 en geen ADNR:
De voorschriften van de artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.10 gelden voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987, pas bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015.***

OGB volgens art 24.02

art 20.01: Artikel 8.09, lid 2

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

Art. 20.02 Minimum bemanning

Vervallen

HOOFDSTUK 5 MANOEUVREEREIGENSCHAPPEN

Art. 5.01 Algemene bepalingen

Schepen en samenstellen moeten over voldoende vaar- en manoeuvreereigenschappen beschikken:

Schepen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging die bestemd zijn om gesleept te worden, moeten voldoen aan de bijzondere eisen van de Commissie van Deskundigen;

Schepen met eigen mechanische middelen tot voortbeweging en samenstellen moeten voldoen aan de artikelen 5.02 tot en met 5.10.

Art. 5.02 Proefvaarten

1. De vaar- en manoeuvreereigenschappen dienen door proefvaarten te worden aangetoond. Daarbij dient te worden vastgesteld:

- snelheid (vooruitvaren) (art. 5.06);
- stopeigenschappen (art. 5.07);
- achteruitvaareigenschappen (art. 5.08);
- uitwijkigenschappen (art. 5.09);
- keereigenschappen (art. 5.10).

2. De Commissie van Deskundigen kan geheel of gedeeltelijk afzien van proefvaarten, wanneer op andere wijze wordt aangetoond dat aan de eisen wat betreft vaar- en manoeuvreereigenschappen wordt voldaan.

Art. 5.03 Proefvaarttraject

1. De in artikel 5.02 bedoelde proefvaarten dienen in de door de bevoegde autoriteiten aangewezen vakken van de Rijn of van andere binnenwateren te worden uitgevoerd.

2. Deze proefvaarttrajecten moeten zich bevinden in zo recht mogelijke vakken met een lengte van ten minste 2 km en voldoende breedte in stromend of stil water en moeten zijn voorzien van duidelijk herkenbare markeringen om de positie van het schip vast te kunnen stellen.

3. De hydrologische gegevens, zoals waterdiepte, vaarwaterbreedte en gemiddelde stroomsnelheid in het vaarwater bij verschillende waterstanden moeten door de Commissie van Deskundigen kunnen worden vastgesteld.

Art. 5.04 Belading tijdens de proefvaart

Beladingstoestand van schepen en samenstellen tijdens de proefvaart

Schepen en samenstellen die bestemd zijn voor het vervoer van goederen moeten voor de proefvaarten zo mogelijk gelijklastig en ten minste voor 70% zijn beladen. Wanneer de proefvaart met minder lading wordt uitgevoerd, moet de toelating voor wat betreft de afvaart tot deze belading worden beperkt.

Art. 5.05 Hulpmiddelen voor de proefvaart

1. Bij de proefvaarten mogen geen ankers worden gebruikt, maar wel alle in het certificaat van onderzoek, onder 34 en 52, ingevulde inrichtingen die vanuit de stuurstelling te bedienen zijn.

2. Bij opdraaimanoeuvres als bedoeld in artikel 5.10 mogen echter de boegankers worden gebruikt.

Art. 5.06 Snelheid (vooruitvaren)

1. Schepen en samenstellen moeten een snelheid ten opzichte van het water van ten minste 13 km/u kunnen bereiken. Dit geldt niet voor duwboten indien zij alleen varen.

OGB volgens art 24.02

art 5.06, lid 1, eerste zin: Minimum snelheid

Voor vaartuigen met een bouwjaar van vóór 1996 uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

2. Voor schepen en samenstellen die slechts op de reden en in de havens varen kan de Commissie van Deskundigen afwijkingen toestaan.

3. De Commissie van Deskundigen gaat na of het vaartuig in onbeladen toestand een snelheid ten opzichte van het water van 40 km/h kan overschrijden. Is dit het geval dan moet in het certificaat van onderzoek onder nummer 52 worden vermeld:

"Het vaartuig is in staat een snelheid van 40 km/h ten opzichte van het water te overschrijden".

Art. 5.07 Stopeigenschappen

1. Schepen en samenstellen moeten tijdig kop vóór kunnen stilhouden en moeten tegelijkertijd voldoende bestuurbaar blijven.

2. Bij schepen en samenstellen met een lengte L van 86 m of minder en een breedte van 22,90 m of minder kunnen deze stop-eigenschappen worden vervangen door de keer-eigenschappen.

3. De stop-eigenschappen dienen door stopmanoeuvres op één der in artikel 5.03 bedoelde proefvaartvakken en de keer-eigenschappen door opdraaimanoeuvres als bedoeld in artikel 5.10 te worden aangetoond.

Art. 5.08 Achteruitvaareigenschappen

Wanneer de in artikel 5.07 genoemde noodzakelijke stopmanoeuvre in stilstaand water wordt uitgevoerd, dient tevens een achteruitvaarproef te worden uitgevoerd.

Art. 5.09 Uitwijk eigenschappen

Schepen en samenstellen moeten tijdig kunnen uitwijken. De uitwijk eigenschappen dienen te worden aangetoond door uitwijkmanoeuvres op één der in artikel 5.03 bedoelde proefvaartvakken.

Art. 5.10 Keereigenschappen

Schepen en samenstellen met een lengte van 86 m of minder en een breedte van 22,90 m of minder moeten tijdig kunnen keren.

Deze keereigenschappen kunnen door de in artikel 5.07 bedoelde stop-eigenschappen worden vervangen.

De keereigenschappen dienen door opdraaimanoeuvres te worden aangetoond.

HOOFDSTUK 6 STUURINRICHTINGEN

Art. 6.01 Algemene eisen

1. Schepen moeten zijn voorzien van een betrouwbaar werkende stuurinrichting waarmee tenminste de in hoofdstuk 5 bedoelde manoeuvreereigenschappen worden bereikt.

OGB volgens art 24.02

art 6.01, lid 1: Manoeuvreereigenschappen volgens hoofdstuk 5

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

Art. 6.02 Aandrijving stuurmachine

1. Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of een extra handaandrijving beschikbaar zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving moet binnen 5 seconden de tweede onafhankelijke aandrijving of de handaandrijving in werking kunnen worden gesteld.

OGB volgens art 24.02

Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks:

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

OGB volgens art 24.02 en art 24.06

art. 6.02, lid 1: Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020

Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020

Datum van kracht: 1.4.2007

Volgens artikel 22b.03, lid 3 is het volgende van toepassing op snelle schepen:

in afwijking van artikel 6.02, eerste lid, moet bij uitvallen of storing van de aandrijving van de stuurmachine onverwijld een tweede onafhankelijke aandrijving van de stuurmachine dan wel een handaandrijving in werking worden gesteld.

2. Wanneer het inschakelen van de tweede aandrijving of van de handaandrijving niet automatisch geschiedt, moet de roerganger deze met één enkele handeling onmiddellijk, snel en eenvoudig kunnen inschakelen.

OGB volgens art 24.02

art. 6.02, lid 2: In bedrijf brengen van de 2e aandrijving met slechts 1 handeling

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

HOOFDSTUK 7 STUURHUIS

Art. 7.01 Algemene bepalingen

1. Stuurhuizen moeten zodanig zijn ingericht dat de roerganger zijn werkzaamheden tijdens de vaart te allen tijde kan verrichten.

2. Tijdens het normale bedrijf van het schip mag het niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling ter hoogte van het hoofd van de roerganger niet hoger zijn dan 70 dB(A).

OGB kiel voor 1 april 1976 art 24.03

art 7.01, lid 2: Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip:

V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Aangepast CCR 2014/I/16: 1e CvO na 1.1.2020

3. Bij éénmansstuurstellingen voor het varen op radar moet de roerganger zijn werkzaamheden zittend kunnen verrichten en moeten alle voor het voeren van het schip noodzakelijke signalerings- en controle-instrumenten en de bedieningsapparatuur zodanig zijn gerangschikt dat de roerganger ze tijdens de vaart gemakkelijk kan observeren en bedienen zonder daarbij zijn plaats te hoeven verlaten en zonder het radarbeeld uit het oog te verliezen.

Art. 7.02 Vrij zicht

1. Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn.

3. Het vrije gezichtsveld vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt moet ten minste 240° van de horizon bedragen. Daarvan moet een gezichtsveld van ten minste 140° binnen de voorste halve cirkel liggen.

In de normale zichttas van de roerganger mogen zich geen vensterstijlen, steunen of opbouwen bevinden.

Indien geen voldoende vrij uitzicht naar achteren gewaarborgd is, kan de Commissie van Deskundigen andere maatregelen eisen, zoals de inbouw van optische hulpmiddelen.

OGB volgens art 24.02

art 7.02, lid 3, tweede alinea: Vrij uitzicht in de zichttas van de roerganger

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Art. 7.05 Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen

2. Voor zover de controle van de navigatielichten niet rechtstreeks vanuit het stuurhuis mogelijk is, moeten ter controle van deze lichten in het stuurhuis stroomaanwijslampen of gelijkwaardige inrichtingen, zoals controlelampjes, zijn aangebracht.

OGB kiel voor 1 april 1976 art 24.03

art 7.05, lid 2: Controle van de navigatielichten

Bij verlenging van het certificaat van onderzoek

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart:

3. Bij éénmansstuurstellingen voor het varen op radar moeten ter controle van de navigatielichten en de lichtseinen controlelampen in de stuurstelling zijn ingebouwd. De schakelaars van de navigatielichten moeten in of vlakbij de daarbij behorende controlelampen zijn aangebracht en daar duidelijk bij behoren.

De groepering en de kleur van de controlelampen van de navigatielichten en de lichtseinen moeten overeenkomen met de werkelijke opstelling en de kleur van de ingeschakelde navigatielichten en de lichtseinen.

Het niet-functioneren van een navigatielicht of lichtsein moet het uitgaan van de overeenkomstige controlelamp tot gevolg hebben dan wel op andere wijze door de betreffende controlelamp worden aangegeven.

4. Bij éénmansstuurstellingen voor het varen op radar dient de bediening van de geluidsseinen met de voet te kunnen geschieden. Dit geldt niet voor het in het Rijnvaartpolitiereglement bedoelde "blijf weg"-sein.

Art. 7.06 Navigatieapparatuur

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart:

1. De radarinstallatie en de bochtwijzer komen overeenkomen met de in bijlage M, deel I en deel II vermelde vereisten. Het voldoen aan de vereisten wordt met een door de bevoegde autoriteit afgegeven typegoedkeuring vastgesteld.

Typegoedkeuringen die op grond van de vereisten van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad werden afgegeven, zijn als gelijkwaardig erkend.

Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarapparatuur. Zij moeten tevens voldoen aan de eisen van Inland ECDIS in de op de dag van afgifte van de typegoedkeuring geldige editie.

Aan de in Bijlage M, deel III, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart moet worden voldaan.

De bochtaanwijzer moet vóór de roerganger in diens gezichtsveld zijn geplaatst.

De lijsten van de overeenkomstig Bijlage M of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten radarapparatuur en bochtaanwijzers worden door de Centrale Commissie gepubliceerd.

OGB volgens art 24.02 en art 24.06

art 7.06, lid 1

Navigatieradarinstallaties die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 31 december 2009, maar uiterlijk tot en met 31 december 2011, met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden.

Datum van kracht: 1.12.2009

Bochtaanwijzers die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2015 met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden.

Datum van kracht: 1.12.2009

2. Bij éénmansstuurstellingen voor het varen op radar:

- a. mag het radarscherm niet wezenlijk buiten de blikrichting van de roerganger vallen;
- b. moet het radarbeeld zonder kap of scherm, ongeacht de buiten het stuurhuis heersende lichtomstandigheden, duidelijk zichtbaar zijn; c. moet de bochtaanwijzer direct boven of onder het radarbeeld zijn geplaatst of hierin zijn geïntegreerd.

3. De Inland AIS-apparatuur moet van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België op grond van de teststandaard (besluit 2007-I-15).

Aan de in bijlage N, deel I, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur moet worden voldaan.

De teststandaard en de lijsten van de overeenkomstig Bijlage N of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten AIS-apparatuur worden door de Centrale Commissie gepubliceerd.

OGB volgens art 24.02 en art 24.06

art 7.06, lid 3 Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS apparaat waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd mag uiterlijk tot 30-11-2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Datum van kracht: 1.4.2008

Art. 7.07 Marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart

1. Op schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar moet voor het schip-schipverkeer en de nautische informatie het ontvangen door een luidspreker en het zenden

door een vast opgestelde microfoon geschieden. Het overschakelen van "ontvangen" naar "zenden" moet door middel van drukknoppen geschieden. In geen geval mag de microfoon van dit verkeer voor verbindingen van het openbaar verkeer kunnen worden gebruikt.

2. Wanneer een schip met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar is uitgerust met een marifooninstallatie bestemd voor het openbaar verkeer, moet de ontvangst daarvan vanaf de zitplaats van de roerganger mogelijk zijn.

Art. 7.08 Interne spreekverbinding aan boord

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart

Aan boord van schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar moet een interne spreekverbinding aanwezig zijn.

Vanaf de stuurstelling moeten de volgende spreekverbindingen tot stand kunnen worden gebracht:

- a. met het voorschip van het schip of het voorste gedeelte van het samenstel;
- b. met het achterschip van het schip of het achterste gedeelte van het samenstel, indien geen directe communicatie daarmee vanaf de stuurstelling mogelijk is;
- c. met het verblijf of de verblijven van de bemanning;
- d. met de hut van de schipper.

Op alle punten van deze spreekverbinding dient het luisteren door luidsprekers en het spreken door vast opgestelde microfoons te kunnen geschieden. Met het voorschip en het achterschip van het schip of van het samenstel is een marifoonverbinding toegestaan.

Art. 7.09 Alarminstallatie

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart

OGB volgens art 24.02

art 7.09: Alarminstallatie

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

1. Er moet een onafhankelijke alarminstallatie aanwezig zijn, waarmee de verblijven, de machinekamers en eventueel aparte pompkamers kunnen worden bereikt.

2. De roerganger moet een schakelaar "AAN/UIT" voor de bediening van het alarmsein binnen zijn bereik hebben. Voor dit sein mag geen schakelaar worden gebruikt die, wanneer men hem loslaat, automatisch in de stand "UIT" kan terugspringen.

3. Het geluidsniveau van het alarmsignaal moet in de verblijven ten minste 75 dB (A) bedragen. In de machine- en pompkamers moet een overal goed waarneembaar, rondom zichtbaar knipperlicht als alarmsignaal aanwezig zijn.

Art. 7.11 Installatie voor het bedienen van hekankers

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart

Op schepen en samenstellen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar waarvan de lengte L meer dan 86 m of de breedte B meer dan 22,90 m bedraagt, moet de roerganger de hekankers vanaf zijn plaats kunnen presenteren.

Art. 7.13 Aantekening eenmansradarvaart

Alleen voor schepen die ingericht zijn voor de eenmansradarvaart

Aantekening in het certificaat van onderzoek voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar

Wanneer een schip voldoet aan de in de artikelen 7.01, 7.04 tot en met 7.08 en 7.11 bedoelde voorschriften voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, moet in het certificaat van onderzoek worden aangetekend:

"Goedgekeurd voor het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon "

HOOFDSTUK 8 WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN

Art. 8.03 Voorstuwingsinstallaties

Indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld:

3. Bij schepen met slechts één voortstuwingsmotor mag, behalve ingeval van overtoeren, de motor niet automatisch worden stopgezet.

OGB volgens (art 24.02)

art 8.03, lid 3: Inrichting voor automatische reductie van het toerental

N.V.O., uiterlijk bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

Art. 8.05 Brandstoftanks- en leidingen

13. Brandstoftanks die onmiddellijk aan de voortstuwingsmotoren en aan de voor de vaart noodzakelijke andere motoren zijn aangesloten, moeten zijn voorzien van een inrichting waardoor zowel optisch als akoestisch in het stuurhuis wordt aangegeven dat de hoeveelheid brandstof in de tank niet meer voldoende is voor een veilige voortzetting van de vaart.

OGB volgens art 24.02 en art 24.06

art 8.05, lid 13: Controle van de hoeveelheid brandstof niet alleen voor de voortstuwingsmotoren maar ook voor de voor de vaart noodzakelijke andere motoren

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Datum van kracht: 1.4.1999

Art. 8.08 Lensinrichtingen

10. Indien een lensinrichting is uitgevoerd met vast aangebrachte leidingen, moeten de lensleidingen van de bilgen die voor het verzamelen van oliehoudend water zijn bestemd, zijn voorzien van door een Commissie van Deskundigen in gesloten stand verzegelde afsluiters. Het aantal en de plaats van deze afsluiters moeten worden vermeld in het certificaat van onderzoek.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag 73/78, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid.

De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag 73/78 worden aangetoond.

11. Het afgesloten zijn moet worden beschouwd als gelijkwaardig aan een verzegeling als bedoeld in het tiende lid. De sleutel of sleutels van de sloten van de afsluitinrichtingen moeten overeenkomstig gekenmerkt op een gemakkelijk toegankelijke en aangeduide plaats in de machinekamer worden bewaard.

Art. 8.09 Oliehoudend water en afgewerkte olie

Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie

1. Het tijdens het bedrijf van een schip vrijkomend oliehoudend water moet aan boord kunnen worden verzameld. In dit verband wordt de machinekamer-bilge aangemerkt als verzamelruimte.

2. Voor het verzamelen van afgewerkte olie moeten in de machinekamer(s) één of meer speciaal daarvoor bestemde reservoirs zijn aangebracht die ten minste 1,5 keer de hoeveelheid afgewerkte olie uit de carters van alle ingebouwde verbrandingsmotoren en tandwielkasten, alsmede de hoeveelheid hydraulische olie afkomstig uit de hydraulische-olietanks, kunnen bevatten.

Aansluitingen voor het leeghalen van deze reservoirs moeten voldoen aan de Europese norm EN 1305: 1996.

OGB volgens art 24.02

*art 8.09, lid 2: Inrichtingen voor het verzamelen van bilgewater en afgewerkte olie
N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010*

Art. 8.10 Door schepen voortgebracht geluid

1. Het door een varend schip voortgebrachte geluid, in het bijzonder de door het aanzuigen van lucht en door de uitlaat van de motoren veroorzaakte geluiden, moet met daartoe geschikte middelen worden gedempt.

2. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 75 dB(A).

OGB kiel voor 1 april 1976 art 24.03

*art 8.10, lid 2: Door een varend schip voortgebracht geluid
V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
Aangepast CCR 2014/I/16: 1e CvO na 1.1.2020*

3. Bij stilliggende schepen mag het geluid, behalve tijdens het laden en lossen, op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 65 dB(A).

OGB volgens art 24.02

*art 8.10, lid 3: Geluidsgrens van 65 dB(A) voor stilliggende schepen
N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
Aangepast CCR 2014/I/16: 1e CvO na 1.1.2020*

HOOFDSTUK 9 ELEKTRISCHE INSTALLATIES

Overgangsbepaling:

Art 24.04, lid 2:

Vaartuigen, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 juli 1983, behoeven niet te voldoen aan hoofdstuk 9.

Deze vaartuigen moeten echter ten minste voldoen aan hoofdstuk 6 van de op 31 maart 1983 geldende voorschriften.

Art. 9.17 Navigatielantaarns

OGB kiel voor 1 april 1976 art 24.03

art 9.17: Navigatielantaarns

V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

1. Schakelborden voor navigatielantaarns moeten in het stuurhuis zijn geïnstalleerd. Zij moeten door een aparte kabel vanaf het hoofdschakelbord worden gevoed of door twee van elkaar onafhankelijke onderverdelingen kunnen worden verzorgd.
2. Elke navigatielantaarn moet vanaf het navigatieschakelbord afzonderlijk gevoed, beveiligd en geschakeld kunnen worden.
3. Het uitvallen van de controle-inrichtingen als bedoeld in artikel 7.05, tweede lid, mag de werking van de bijbehorende navigatielantaarns niet nadelig beïnvloeden.
4. Dicht bijeen geplaatste, bij elkaar behorende navigatielantaarns mogen gemeenschappelijk worden gevoed, beveiligd en geschakeld. De controle-inrichting moet dan echter het uitvallen van één der lantaarns kunnen signaleren. Twee in één armatuur boven elkaar geplaatste navigatielantaarns mogen niet gelijktijdig ingeschakeld kunnen zijn.

HOOFDSTUK 10 UITRUSTING

Art. 10.01 Ankeruitrusting

1. Schepen die voor het vervoer van goederen zijn bestemd, met uitzondering van zeeschipbakken met een lengte L van ten hoogste 40 m, moeten zijn uitgerust met boegankers, waarvan de totale massa P wordt berekend met behulp van de volgende formule:

$$p = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}.$$

In deze formule betekent:

k: een coëfficiënt die rekening houdt met de verhouding tussen de lengte L en de breedte B en met het soort vaartuig:

$$k = c \sqrt{\frac{L}{8 \cdot B}}$$

Voor duwbakken wordt **k** gelijkgesteld aan **c**;

c: een ervaringscoëfficiënt overeenkomstig de volgende tabel:

Laadvermogen	Ervaringscoëfficiënt c
t/m 400 t	45
> 400 t/m 650 t	55
> 650 t/m 1000 t	65
> 1000 t	70

De Commissie van Deskundigen kan toestaan dat op schepen met een laadvermogen van ten hoogste 400 ton, die vanwege hun constructie en bestemming slechts op bepaalde korte

riviergedeelten worden ingezet, voor de boegankers slechts 2/3 van de totale massa P vereist is.

OGB volgens art 24.02

art 10.01: Ankeruitrusting

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

2. Passagiersschepen en schepen die niet bestemd zijn voor goederenvervoer, met uitzondering van duwbotten, moeten zijn uitgerust met boegankers waarvan de totale massa P volgens de volgende formule wordt berekend:

$$p = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}.$$

Voor passagiersschepen die zijn bestemd om benedenstrooms van km 855 (Emmerich) te varen wordt de totale massa P echter berekend volgens de formule:

$$p = k \cdot B \cdot T + 4A_f \text{ [kg]} .$$

In deze formules betekent:

k: de coëfficiënt als bedoeld in het eerste lid; bij het vaststellen van de ervaringscoëfficiënt c moet evenwel de in het certificaat van onderzoek vermelde waterverplaatsing in m³ in plaats van het laadvermogen in aanmerking worden genomen;

A_f: het frontale windvangend oppervlak in m².

3. Schepen als bedoeld in het eerste lid, waarvan de grootste lengte L niet meer dan 86 m bedraagt, moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 25% bedraagt van de massa P.

Schepen waarvan de grootste lengte L meer dan 86 m bedraagt moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 50% bedraagt van de massa P als bedoeld in het eerste of het tweede lid.

Geen hekankers behoeven te hebben:

a. schepen waarvoor de totale massa van de hekankers minder dan 150 kg zou bedragen; voor schepen als bedoeld in het eerste lid, laatste alinea, moet daarbij worden uitgegaan van de gereduceerde massa van het boeganker;

b. duwbakken.

4. Schepen die zijn bestemd voor het voortbewegen van hechte samenstellen met een lengte L van niet meer dan 86 m moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 25% bedraagt van de grootste massa P die overeenkomstig het eerste lid wordt berekend voor de in het certificaat van onderzoek toegestane samenstellingen (als nautische eenheid beschouwd).

Schepen die zijn bestemd voor het voortbewegen in afvaart van hechte samenstellen met een lengte L van meer dan 86 m moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 50% bedraagt van de grootste massa P die overeenkomstig het eerste lid wordt berekend voor de in het certificaat van onderzoek toegestane samenstellingen (als nautische eenheid beschouwd).

5. De volgens het eerste tot en met het vierde lid berekende massa's van de ankers mogen bij bepaalde bijzondere ankers worden verminderd.

6. De voor boegankers voorgeschreven totale massa P kan worden verdeeld over één of twee ankers. De totale massa mag 15% minder zijn, indien het schip slechts met één boeganker is uitgerust en de ankerkluis zich op hart schip bevindt.

De voor hekankers voorgeschreven totale massa P mag bij duwboten en schepen met een lengte L van meer dan 86 m worden verdeeld over één of twee ankers.

De massa van het lichtste anker mag niet minder dan 45% van deze totale massa bedragen.

7. Gietijzeren ankers zijn niet toegelaten.

8. Op ieder anker moet de massa duurzaam in letters en cijfers in reliëf zijn aangegeven.

9. Voor ankers met een massa van meer dan 50 kg zijn ankerlieren vereist.

10. Boegankerkettingen moeten ten minste de volgende lengte hebben:

a. 40 m voor schepen met een lengte L van 30 m of minder;

b. 10 m meer dan de lengte L van het schip, wanneer deze tussen 30 en 50 m ligt;

c. 60 m voor schepen met een lengte L van meer dan 50 m.

De kettingen van de hekankers moeten tenminste 40 m lang zijn. Schepen die kop vóór moeten kunnen stoppen, moeten evenwel hekankerkettingen van ten minste 60 m lengte hebben.

11. De minimum breeksterkte R van een ankerketting wordt met behulp van de volgende formules berekend:

a. bij ankers met een massa tot en met 500 kg:

$$R = 0,35 \cdot P' \text{ [kN];}$$

b. bij ankers met een massa van meer dan 500 t/m 2000 kg:

$$R = (0,35 - (P' - 500) / 15000) \cdot P' \text{ [kN];}$$

c. bij ankers met een massa van meer dan 2000 kg:

$$R = 0,25 \cdot P' \text{ [kN].}$$

In deze formules betekent:

P': de overeenkomstig het eerste tot en met het vierde lid en het zesde lid bepaalde theoretische massa van het betreffende anker.

De breeksterkte van de ankerkettingen wordt bepaald aan de hand van de daarvoor in één der Oeverstaten of België geldende normen.

12. Indien zwaardere ankers worden gekozen dan in het eerste tot en met het zesde lid beschreven, wordt de minimum breeksterkte van de ankerketting bepaald aan de hand van de gegeven grotere massa.

Indien dergelijke zwaardere ankers en de bijbehorende sterkere ankerkettingen aan boord zijn, moeten desondanks in het certificaat van onderzoek de massa's en de minimum breeksterkte worden ingevuld die zijn voorgeschreven op grond van het eerste tot en met zesde lid en het elfde lid.

13. De verbindingdelen (wartels) tussen het anker en de ketting moeten bestand zijn tegen een trekkracht die 20% groter is dan de breeksterkte van de dienovereenkomstige ketting.

14. Het gebruik van trossen of kabels in plaats van kettingen is toegestaan. Deze moeten dezelfde breeksterkte hebben die voor de kettingen is voorgeschreven, maar hun lengte moet 20% meer bedragen.

Art. 10.02 Overige uitrusting

Met ingang van 1 december 2011 (CCR 2010-II-29)

1. De volgende in het Rijnvaartpolitierglement bedoelde uitrustingsstukken moeten ten minste aanwezig zijn:

- a. marifooninstallatie,
- b. apparaten en installaties die nodig zijn voor het geven van de voorgeschreven licht- en geluidsseinen, alsmede voor het voeren en tonen van de optische tekens,
- c. onafhankelijk van het aan boord aanwezige elektriciteitsnet werkende lichten ter vervanging van de voor het stilliggen voorgeschreven lichten,
- d. de volgende verzamelreservoirs:
 - 1e. als zodanig aangeduide verzamelreservoirs voor huisvuil,
 - 2e. een als zodanig aangeduid verzamelreservoir van staal of van ander stootvast brandbestendig materiaal met sluitend deksel van voldoende grootte, maar ten minste 10 l inhoud, voor het verzamelen van:
 - aa. oliehoudende poetslappen,
 - bb. vast klein chemisch afval,
 - cc. vloeibaar klein chemisch afval en, voor zover dit geproduceerd kan worden, voor het verzamelen van
 - dd. Slops,
 - ee. overig vethoudend scheepsbedrijfsafval

HOOFDSTUK 16 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE ZIJN BESTEMD OM DEEL UIT TE MAKEN VAN EEN DUWSTEL, EEN SLEEP OF EEN GEKOPPELD SAMENSTEL

Dit hoofdstuk geldt alleen voor zeeschepen die zijn toegelaten om deel uit te maken van een samenstel;

Art. 16.01 Vaartuigen die geschikt zijn om te duwen

1. Vaartuigen die bestemd zijn om te duwen moeten zijn voorzien van een geschikte duwinrichting. Zij moeten zo zijn gebouwd en uitgerust dat:

- a. voor het personeel de passage naar het geduwde vaartuig ook met de koppelingsmiddelen gemakkelijk en zonder gevaar mogelijk is;
- b. zij een vaste positie kunnen innemen ten opzichte van het gekoppelde vaartuig of de gekoppelde vaartuigen, en
- c. ten opzichte van elkaar verschuiven van de vaartuigen wordt voorkomen.

2. Indien bij het koppelen kabels worden gebruikt, moeten op het voor het duwen geschikte vaartuig ten minste twee speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen voor het spannen van de kabels zijn aangebracht.

OGB volgens art 24.02

art 16.01, lid 2: Speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen op het voor het duwen geschikte vaartuig

Voor schepen die voor 1.1.1995 zijn toegelaten om te duwen zonder eigen inrichting voor het spannen van de kabels: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

3. De koppelingsinrichting moet een hechte verbinding met het geduwde vaartuig of de geduwde vaartuigen mogelijk maken. Bij duwstellen die bestaan uit één duwend en slechts één geduwd vaartuig mogen de koppelingsinrichtingen echter ook een gestuurd knikken mogelijk maken. De daartoe vereiste aandrijvingen moeten de over te brengen krachten probleemloos kunnen opvangen en zij moeten gemakkelijk en zonder gevaar kunnen worden bediend. Voor deze aandrijvingen zijn de artikelen 6.03 tot en met 6.05 van overeenkomstige toepassing.

OGB volgens art 24.02

art 16.01, lid 3, laatste zin: Eisen met betrekking tot aandrijvingen

N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

4. Bij duwboten is een aanvaringsschot als bedoeld in artikel 3.03, eerste lid onder a, niet vereist.

Art. 16.02 Vaartuigen die geschikt zijn om te worden geduwd

1. Voor duwbakken zonder stuurinrichting, verblijven, machinekamers of ketelruimen zijn niet van toepassing:

a. de hoofdstukken 5, 6, 7 en 12;

b. de artikelen 8.08, tweede tot en met achtste lid, 10.02 en 10.05, eerste lid.

Indien stuurinrichtingen, verblijven, machinekamers of ketelruimen aanwezig zijn, zijn de dienovereenkomstige vereisten van dit Reglement van toepassing.

2. Voor zeeschipbakken met een lengte L van ten hoogste 40 m geldt bovendien:

a. Waterdichte schotten als bedoeld in artikel 3.03, eerste lid, zijn niet vereist, wanneer de frontale gedeelten van de bak zodanig zijn versterkt dat zij een belasting kunnen opnemen die ten minste 2,5 maal zo groot is als die van het aanvaringsschot van een binnenschip met een overeenkomstige diepgang dat is gebouwd volgens de voorschriften van een door alle Oeverstaten en België erkend classificatiebureau;

b. In afwijking van artikel 8.08, eerste lid, behoeven moeilijk toegankelijke afdelingen van een dubbele bodem slechts gelensd te kunnen worden, wanneer hun inhoud meer bedraagt dan 5% van de waterverplaatsing van de zeeschipbak bij de grootste toegelaten inzinking.

3. Vaartuigen die geduwd moeten worden moeten zijn voorzien van koppelingsinrichtingen die een veilige verbinding met andere vaartuigen waarborgen.

Art. 16.03 Vaartuigen die geschikt zijn om een gekoppeld samenstel voort te bewegen

Op vaartuigen die bestemd zijn om een gekoppeld samenstel voort te bewegen moeten bolders of gelijkwaardige inrichtingen aanwezig zijn die het door hun aantal en opstelling mogelijk maken een afdoende verbinding tot stand te brengen tussen de gekoppelde vaartuigen.

Art. 16.04 Vaartuigen die geschikt zijn om te worden voortbewogen in een samenstel

Vaartuigen die bestemd zijn om te worden voortbewogen in een samenstel moeten zijn voorzien van hiervoor geschikte koppelingsinrichtingen, bolders of gelijkwaardige inrichtingen die door hun aantal en opstelling een afdoende verbinding met het andere vaartuig of de andere vaartuigen van het samenstel waarborgen.

Art. 16.05; Vaartuigen die geschikt zijn om te slepen

1. Vaartuigen die moeten kunnen worden gebruikt om te slepen moeten aan de volgende eisen voldoen:

a. De sleepinrichtingen moeten zo zijn aangebracht dat door het gebruik daarvan de veiligheid van het schip, de bemanning of de lading niet in gevaar komt;

b. Assisterende en slepende schepen moeten zijn uitgerust met een vanuit het stuurhuis veilig te bedienen sleephaak; dit geldt niet wanneer op grond van de bouwwijze of door andere voorzieningen kenteren niet mogelijk is;

c. Als sleepinrichting moeten sleeplieren of een sleephaak aanwezig zijn. De sleepinrichtingen moeten vóór de schroeven zijn aangebracht. Dit geldt niet voor sleepboten die met het aandrijforgaan worden gestuurd, zoals een roerpropeller of cycloïdaalschroef;

d. In afwijking van c is bij schepen die uitsluitend worden gebruikt voor het slepen van motorschepen in de zin van het Rijnvaartpolitierglement ook een sleepinrichting zoals bolders of gelijkwaardige inrichtingen voldoende. Het onder b gestelde is van overeenkomstige toepassing;

e. Wanneer de sleeprossen op een achterschip zouden kunnen blijven haken dienen daar sleepbogen met draadvangers te zijn aangebracht.

2. Schepen met een lengte L van meer dan 86 m mogen niet worden toegelaten om afvarend te slepen.

Art. 16.06 Proefvaarten met samenstellen

1. Met het oog op de toelating als duwboot of motorschip voor het voortbewegen van vaartuigen in een hecht samenstel en met het oog op het plaatsen van een desbetreffende aantekening in het certificaat van onderzoek bepaalt de Commissie van Deskundigen welke formaties haar voor onderzoek moeten worden getoond en laat zij proefvaarten als bedoeld in artikel 5.02 uitvoeren met het samenstel in de verzochte formatie(s) die haar het meest ongunstig voorkomen. Daarbij moet dit samenstel aan de artikelen 5.02 tot en met 5.10 voldoen. De Commissie van Deskundigen vergewist zich ervan of een hechte verbinding van alle vaartuigen van het samenstel bij de volgens hoofdstuk 5 voorgeschreven manoeuvres verzekerd is.

2. Indien tijdens de in het eerste lid bedoelde proefvaarten bijzondere inrichtingen op de in het samenstel voortbewogen vaartuigen (zoals de stuurinrichting, de aandrijf- of

manoeuvreinrichtingen of de scharnierkoppelingen) worden gebruikt om te voldoen aan de artikelen 5.02 tot en met 5.10, moet in het certificaat van onderzoek van het vaartuig dat het samenstel voortbeweegt worden vermeld: de formatie, de positie, de naam en het officiële scheepsnummer van de toegelaten vaartuigen die over deze bijzondere inrichtingen beschikken.

Art. 16.07 Aantekeningen in het certificaat van onderzoek

1. Indien een vaartuig een samenstel moet voortbewegen of daarin moet worden voortbewogen, moet in het certificaat van onderzoek zijn aangetekend dat het daarvoor geschikt is overeenkomstig de artikelen 16.01 tot en met 16.06.

2. In het certificaat van onderzoek van het vaartuig dat voor de voortbeweging zorgdraagt moet worden aangetekend:
 - a. de toegelaten samenstellen en formaties;
 - b. het soort koppelingen;
 - c. de vastgestelde grootste koppelingskrachten, en
 - d. eventueel de minimum breeksterkte van de koppelingskabels van de langsverbindingen, alsmede het aantal windingen van de koppelingskabels.

HOOFDSTUK 22 STABILITEIT VAN SCHEPEN DIE CONTAINERS VERVOEREN

Aan hoofdstuk 22 is voldaan indien de stabiliteit voldoet aan de van kracht zijnde resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de betreffende stabiliteitsberekeningen door de bevoegde autoriteit gekeurd zijn en de containers op een voor de zeevaart gebruikelijke wijze zijn vastgezet.

Art. 22.01 Algemene bepalingen

1. Indien volgens het Rijnvaartpolitiereglement voor schepen die containers vervoeren stabiliteitsbescheiden zijn vereist, is dit hoofdstuk van toepassing.
De stabiliteitsbescheiden moeten door een Commissie van Deskundigen worden geverifieerd en van haar waarmerk worden voorzien.

2. De stabiliteitsbescheiden moeten de schipper begrijpelijke informatie bieden over de stabiliteit van het schip in elke voorkomende beladingstoestand.

De stabiliteitsbescheiden moeten ten minste bevatten:

- a. gegevens betreffende de toelaatbare stabiliteitscoëfficiënten, de toegestane **KG - waarden** of de toegestane zwaartepuntshoogten van de lading;
- b. gegevens betreffende de ruimten die met ballastwater kunnen worden gevuld;
- c. formulieren voor de stabiliteitscontrole;
- d. een berekeningsvoorbeeld of handleiding voor de schipper.

3. Indien containers op een schip naar keuze al dan niet vastgezet kunnen worden vervoerd, zijn voor het vervoer van niet-vastgezette en voor het vervoer van vastgezette containerladingen afzonderlijke berekeningsmethoden vereist voor het bewijs van stabiliteit.

4. Een containerlading geldt alleen als vastgezet wanneer de afzonderlijke containers door middel van geleiders of spaninrichtingen hecht met de scheepsromp zijn verbonden en zij tijdens het varen niet van plaats kunnen veranderen.

Art. 22.02 Criteria voor niet-vastgezette containers

Om de omvang van dit stuk te beperken zijn de details van de berekeningen niet opgenomen.

Art. 22.03 Criteria voor vastgezette containers

Om de omvang van dit stuk te beperken zijn de details van de berekeningen niet opgenomen.

Art. 22.04 Methode voor de stabiliteitscontrole aan boord

De methode voor de stabiliteitsbeoordeling kan aan de in artikel 22.01, tweede lid, bedoelde bescheiden worden ontleend.

HOOFDSTUK 22A BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SCHEPEN MET EEN LENGTE VAN MEER DAN 110 M

Dit hoofdstuk wordt in hoofdstuk 20 niet vermeld, ik neem echter aan dat deze eisen in voorkomende gevallen ook op zeeschepen van toepassing zijn.

Art. 22a.01 Toepassing van Deel I

Onverminderd artikel 2.03, derde lid, moet de Commissie van Deskundigen, die uiteindelijk het certificaat van onderzoek moet afgeven, door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger vóór het begin van de bouw (nieuwbouw of verlenging van een reeds in bedrijf zijnd vaartuig) van vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m met uitzondering van zeeschepen hiervan op de hoogte worden gesteld. Deze Commissie van Deskundigen voert tijdens de bouwperiode onderzoeken uit. Zij kan hiervan afzien wanneer vóór het begin van de bouw een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd waarin het verklaart dat het op de bouw toeziet.

Art. 22a.02 Toepassing van Deel II

Op vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m zijn, behalve Deel II, de artikelen 22a.03 tot en met 22a.05 van toepassing.

Art. 22a.03 Sterkte

De voldoende sterkte van de scheepsromp als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid onder a, (sterkte in langs- en dwarsrichting alsmede plaatselijke sterkte) moet worden aangetoond door een verklaring van een erkend classificatiebureau.

Art. 22a.04 Drijfvermogen en stabiliteit

1. Op vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m, met uitzondering van passagiersschepen, zijn de leden 2 tot en met 10 van toepassing.

2. De basisgegevens voor de stabiliteitsberekening – ledig scheepsgewicht en ligging gewichtszwaartepunt – moeten worden bepaald door een hellingproef overeenkomstig bijlage I van de IMO-Resolutie MSC 267 (85).

3. De aanvrager moet met een berekening die berust op de procedure van het wegvallen van het opdrijvend vermogen, aantonen dat het drijfvermogen en de lekstabiliteit van het schip

voldoende zijn. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend.

Het bewijs van voldoende drijfvermogen en stabiliteit van het schip in lekke toestand moet worden aangetoond bij een belading, die met de grootste inzinking van het schip overeenkomt en gelijkmatig over alle laadruimten is verdeeld, en bij maximale voorraden en een volle tank van het schip.

Bij een ongelijksoortige lading, moet de stabiliteitsberekening worden gebaseerd op de meest ongunstige beladingstoestand. Deze stabiliteitsberekening moet aan boord worden bewaard.

Hierbij moet voor tussenstadia van het volstromen (25%, 50% en 75% van de eindtoestand van het volgestroomd zijn en, indien van toepassing, vlak vóór het volstromen uit dwarsrichting) en vóór de eindtoestand van het volgelopen zijn, onder de bovenstaande beladingcondities aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit zijn voldaan.

4. Voor de lekke toestand moeten de volgende uitgangspunten in acht worden genomen:

a) Omvang van de schade aan een scheepszijde:

langsscheeps : ten minste 0,10 L,

dwarsscheeps : 0,59 m,

verticaal : vanaf de basis naar boven onbegrensd.

b) Omvang van de schade aan de scheepsbodem:

langsscheeps : ten minste 0,10 L,

dwarsscheeps : 3,00 m,

verticaal : vanaf de basis naar boven 0,39 m, lensput uitgezonderd.

c) Alle in de beschadigde zone aanwezige schotten zijn als lek te beschouwen, dat wil zeggen dat de schotindeling zo gekozen moet zijn dat het vaartuig ook bij het vollopen van twee of meer direct achter elkaar liggende afdelingen blijft drijven.

Voor de hoofdmachinekamer hoeft slechts het drijfvermogen aangetoond te worden voor de 1-compartimentstatus, d.w.z. machinekamer eindschotten worden als niet beschadigd beschouwd.

Bij een bodembeschadiging moeten ook dwarsscheeps naast elkaar liggende afdelingen als volgelopen worden beschouwd.

d) Permeabiliteit

Er moet met een permeabiliteit van 95 % worden gerekend.

Wordt met behulp van een berekening aangetoond dat in een of andere afdeling de gemiddelde permeabiliteit kleiner is, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.

De volgende waarden moeten ten minste worden bereikt:

- Machinekamers en bedrijfsruimten 85%

- Laadruimten: 70%

- Dubbele bodems, brandstoftanks, ballasttanks enz. en al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak

van de grootste inzinking liggende vaartuig als vol of als ledig moeten worden aangenomen 0 of 95%.

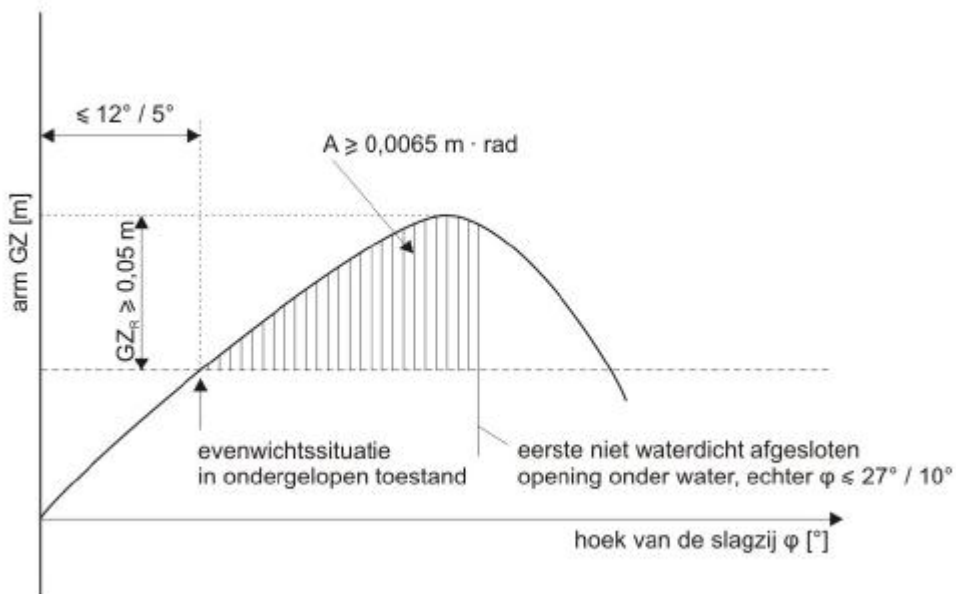
e) Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.

5. Bij alle tussenstadia van het vollopen als bedoeld in het derde lid moet aan de volgende criteria worden voldaan:

- a) De hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium mag niet meer bedragen dan 15° (5° bij niet vastgezette containers).
- b) Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ \Rightarrow 0,02$ m ($0,03$ m bij niet vastgezette containers), voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij van 27° (15° bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.
- c) Niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt.

6. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan:

- a) De onderzijde van niet waterdicht afsluitbare openingen (bijv. van deuren, ramen, toegangsluiken) moet in de eindtoestand van het volgelopen zijn ten minste $0,10$ m boven het vlak van inzinking liggen.
- b) De hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie mag niet meer bedragen dan 12° (5° bij niet vastgezette containers).
- c) Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZR \geq 0,05$ m en het vlak onder de kromme moet ten minste $0,0065$ m · rad bereiken, voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij van 27° (10° bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.



- d) Indien niet waterdichte openingen onder water komen voordat de evenwichtssituatie is bereikt, wordt het vollopen van de ruimten die daarmee in verbinding staan in de berekening van de lekstabiliteit meegenomen.

7. Wanneer doorstroomopeningen in de langsschotten worden voorzien ten behoeve van vermindering van asymmetrisch volstromen, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- a) Voor de berekening van het uit dwarsrichting volstromen moet de IMO Resolutie A.266 (VIII) worden toegepast;
- b) ze moeten automatisch functioneren;
- c) ze mogen niet van afsluitmechanismen zijn voorzien;
- d) de tijd die nodig is voor een volledige vereffening mag niet meer bedragen dan 15 minuten.

8. Indien openingen, waardoor onbeschadigde afdelingen alsnog vol kunnen lopen, waterdicht kunnen worden afgesloten, dan moeten deze afsluitinrichtingen aan beide zijden goed leesbaar van het volgende opschrift zijn voorzien: "Opening na doorgang direct sluiten".

9. Het rekenkundig bewijs als bedoeld in het derde tot en met zevende lid wordt geacht te zijn geleverd wanneer lekstabiliteitsberekeningen overeenkomstig Deel 9 van het ADN, met een positief resultaat worden overlegd.

10. Indien het noodzakelijk is om aan de voorwaarden van het derde lid te voldoen moet het vlak van de grootste inzinking opnieuw worden vastgesteld.

Art. 22a.05 Aanvullende eisen

1. Vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m moeten:

a. beschikken over een meerschroefsaandrijving met tenminste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die ook werkt indien het vaartuig niet geladen is, of

beschikken over een enkelschroefsaandrijving en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie. De boegschroefinstallatie moet voorzien zijn van een eigen energieverzorging, ook werken indien het vaartuig niet geladen is en bij uitval van de hoofdaandrijving het voortbewegen op eigen kracht mogelijk maken;

b. beschikken over een radarinstallatie met bochtaanwijzer als bedoeld in artikel 7.06, eerste lid;

c. beschikken over een vast ingebouwde lensinrichting als bedoeld in artikel 8.08;

d. voldoen aan de eisen van artikel 23.09, eerste lid, onderdeel

2. Vaartuigen, met uitzondering van passagiersschepen, met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten bovendien:

a. in geval van averij in het middelste derde deel van het vaartuig kunnen worden gedeeld, zonder dat de inzet van zwaar bergingsmaterieel noodzakelijk is. De gedeelde stukken van het vaartuig moeten na het delen kunnen blijven drijven;

b. een document van een erkend classificatiebureau overleggen, waarmee het drijfvermogen, de trim situatie en de stabiliteit van de gedeelde stukken van het schip worden aangetoond; hieruit dient tevens te blijken vanaf welke beladingstoestand het drijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is. Het document moet aan boord aanwezig zijn;

c. als dubbelwandig schip volgens het ADN zijn gebouwd.

Motorschepen moeten aan de nummers 9.1.0.91 tot en met 9.1.0.95 en tankschepen aan de nummers 9.3.2.11.7 en 9.3.2.13 tot en met 9.3.2.15 van deel 9 van het ADN voldoen;

d. beschikken over een meerschroefsaandrijving overeenkomstig het eerste lid, onder a, eerste alinea;

e. een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.

OGB volgens art 24.06

art 22a .05, lid 2: Aanvullende eisen voor vaartuigen met L van meer dan 110 m die bovenstrooms van Mannheim willen varen

Voor vaartuigen die een op 30.09.2001 nog geldige vergunning van een bevoegde autoriteit bezitten, gelden de voorschriften op het te bevaren riviergedeelte, waarvoor de vergunning was verleend, niet

Datum van kracht: 1.10.2001

Opmerking: omdat uitsluitend naar artikel 22a05, lid 2 verwezen wordt, geldt deze OGB formeel dus niet voor passagiersschepen.

OGB volgens art 24.06, lid 6

Bij nieuwbouw van schepen met een lengte van meer dan 110 m, waarvan de kiel is gelegd voor 1 oktober 2001, kan het voldoen aan artikel 22a.05, tweede lid, onder d, achterwege blijven voor de vaart tussen Mannheim en Karlsruhe. Deze vaartbeperking moet in het certificaat van onderzoek worden aangetekend bij punt 10.

3. Passagiersschepen met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten behoudens het eerste lid:

a. onder toezicht van een erkend classificatiebureau voor de hoogste klasse daarvan zijn gebouwd of omgebouwd. Dit moet worden bevestigd door een document van het classificatiebureau. De lopende klasse is niet vereist;

b. een dubbele bodem met een hoogte van tenminste 600 mm hebben, en een schotindeling hebben die garandeert dat het schip bij vollopen van twee willekeurige, naast elkaar gelegen waterdichte compartimenten niet inzinkt tot onder de indompelingsgrenslijn en er een resterende veiligheidsafstand van 100 mm blijft bestaan,

of

een dubbele bodem met een hoogte van tenminste 600 mm hebben en een dubbele romp met een afstand tussen de buitenwand van het schip en het langsschot van tenminste 800 mm hebben;

c. beschikken over een meerschroefsaandrijving met tenminste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die zowel in de lengte- als dwarsrichting werkt;

d. de hekankers vanuit het stuurhuis direct kunnen presenteren.

e. een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.

Art. 22a.06 Toepassing van Deel IV in geval van ombouw

Op vaartuigen die worden omgebouwd tot schepen met een lengte van meer dan 110 m mag de Commissie van Deskundigen hoofdstuk 24 slechts toepassen op grond van bijzondere aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Art. 22a.06 Toepassing van Deel IV in geval van ombouw

Op vaartuigen die worden omgebouwd tot schepen met een lengte van meer dan 110 m mag de Commissie van Deskundigen hoofdstuk 24 slechts toepassen op grond van bijzondere aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

HOOFDSTUK 22B BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SNELLE SCHEPEN

Dit hoofdstuk wordt in hoofdstuk 20 niet vermeld, ik neem echter aan dat deze eisen in voorkomende gevallen ook op zeeschepen van toepassing zijn.

Art. 22b.01 Algemeen

***OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.01: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.***

1. Snelle schepen mogen niet gebouwd zijn als hotelschepen.
2. De volgende inrichtingen zijn op snelle schepen verboden:
 - a. met pitbranders uitgeruste inrichtingen, bedoeld in artikel 13.02;
 - b. oliekachels met verdampingsbranders, bedoeld in de artikelen 13.03 en 13.04;
 - c. verwarmingsapparaten met vaste brandstoffen, bedoeld in artikel 13.07;
 - d. vloeibaar-gasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14.

Art. 22b.02 Toepasselijkheid van Deel I

***OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
overige voorschriften: 1 januari 2023.***

1. Onverminderd artikel 2.03 moeten snelle schepen worden gebouwd onder toezicht en volgens de toepasselijke voorschriften van een erkend classificatiebureau, dat beschikt over bijzondere regels voor snelle schepen, en door dat bureau geclassificeerd zijn.
De klasse moet worden gehandhaafd.

2. In afwijking van artikel 2.06 bedraagt de geldigheidsduur van de certificaten van onderzoek, die volgens dit hoofdstuk zijn afgegeven ten hoogste vijf jaren.

Art. 22b.03 Toepasselijkheid van Deel II

***OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
overige voorschriften: 1 januari 2023.***

1. Onverminderd het tweede lid en artikel 22b.02, tweede lid, gelden voor snelle schepen de hoofdstukken 3 tot en met 15 met uitzondering van:
artikel 3.04, zesde lid, tweede alinea;
artikel 8.08, tweede lid, tweede zin;
artikel 11.02, vierde lid, tweede en derde zin;
artikel 12.02, vierde lid, tweede zin;
artikel 15.06, derde lid, onderdeel a, tweede zin.

2. In afwijking van artikel 15.02, negende lid, en artikel 15.15, zevende lid, moeten alle deuren in schotten op afstand kunnen worden bediend.

3. in afwijking van artikel 6.02, eerste lid, moet bij uitvallen of storing van de aandrijving van de stuurmachine onverwijld een tweede onafhankelijke aandrijving van de stuurmachine dan wel een handaandrijving in werking worden gesteld.

OGB volgens art 24.06

art 22b.03, lid 3: In werking stellen van de tweede onafhankelijke aandrijving of van de handaandrijving

N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.4.2025

Datum van kracht: 1.1.2005

4. Behalve de eisen van deel II gelden voor snelle schepen de artikelen 22b.04 tot en met 22b.12.

Art. 22b.04 Zitplaatsen en veiligheidsgordels

OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven

artikel 22b.04: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.

Voor het ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers moeten zitplaatsen beschikbaar zijn.

Zitplaatsen moeten van veiligheidsgordels voorzien zijn.

Veiligheidsgordels kunnen achterwege blijven indien een geschikte bescherming tegen stoten aanwezig is, dan wel wanneer zij volgens de HSC Code 2000, hoofdstuk 4, onderdeel 6, niet vereist zijn.

Art. 22b.05 Vrijboord

OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven

overige voorschriften: 1 januari 2023.

In afwijking van de artikelen 4.02 en 4.03 moet het vrijboord ten minste 500 mm bedragen.

Art. 22b.06 Drijfvermogen, stabiliteit en indeling

OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven

overige voorschriften: 1 januari 2023.

In het geval van snelle schepen moet de aanwezigheid van:

- a. eigenschappen wat betreft drijfvermogen en stabiliteit, die de veiligheid van het schip tijdens het varen met waterverplaatsing zowel in onbeschadigde toestand als in lekke toestand waarborgen,
- b. stabiliteitseigenschappen en stabiliseringssystemen, die de veiligheid van het schip tijdens het bedrijf met dynamisch draagvermogen en in de overgangsfase waarborgen,
- c. stabiliteitseigenschappen tijdens het bedrijf met dynamisch draagvermogen en in de overgangsfase, die het voor het schip mogelijk maken op veilige wijze de overgang te maken naar het varen met waterverplaatsing bij een eventueel niet functioneren van het systeem in voldoende mate worden aangetoond.

Art. 22b.07 Stuurhuis

***OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.07, eerste, derde, vierde, vijfde en zesde lid: 1 april 2013.
overige voorschriften: 1 januari 2023.***

1. Inrichting

a. In afwijking van artikel 7.01, eerste lid, moet het stuurhuis zo worden ingericht, dat zowel de roerganger als een tweede lid van de bemanning tijdens de vaart steeds hun taken kunnen uitvoeren.

b. De stuurstand moet zo worden ingericht, dat de onder a genoemde personen daar hun werkplek hebben.

De inrichtingen voor de navigatie, het manoeuvreren, de controle, het uitwisselen van berichten en de overige apparaten die voor het bedrijf van belang zijn moeten zo dicht bij elkaar zijn opgesteld, dat zowel de roerganger als een tweede lid van de bemanning over alle noodzakelijke informatie kan beschikken om indien nodig zittend alle uitrustings- en bedieningsinrichtingen te kunnen bedienen.

In ieder geval moet:

aa. de stuurstand van de roerganger zijn uitgevoerd als éénmansstuurstelling voor het varen op radar;

bb. het tweede lid van de bemanning op zijn werkplek beschikken over een eigen radarbeeld (slave) en vanaf zijn werkplek in staat zijn in te grijpen in de uitwisseling van berichten en in de aandrijving van het schip.

c. De onder a vermelde personen moeten, ook indien de veiligheidsgordels normaal zijn gesloten, in staat zijn de inrichtingen, bedoeld onder b, zonder belemmering te bedienen.

2. Vrij zicht

a. In afwijking van artikel 7.02, tweede lid, mag de dode hoek vanaf een zittende positie en bij elke beladingstoestand niet meer bedragen dan één scheepslengte voor de boeg.

b. In afwijking van artikel 7.02, derde lid, mag de som van de sectoren zonder vrij gezichtsveld van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan iedere zijde niet meer dan 20° bedragen.

Iedere afzonderlijke sector zonder vrij gezichtsveld mag niet meer bedragen dan 5°.

De sector met vrij zicht tussen twee sectoren zonder vrij gezichtsveld mag niet minder bedragen dan 10°.

3. Instrumenten

De instrumentenpanelen voor de bediening en de controle van de in artikel 22b.11 genoemde installaties moeten gescheiden op een duidelijk herkenbare plaats binnen het stuurhuis zijn aangebracht.

Dit geldt in voorkomend geval ook voor inrichtingen voor het te water laten van gemeenschappelijke reddingsmiddelen.

4. Verlichting

In zones of bij onderdelen van de uitrusting, die tijdens het bedrijf verlicht moeten zijn, moet rood licht worden toegepast.

5. Vensters

Reflecties moeten vermeden worden. Er moeten inrichtingen ter vermindering van verblinding door zonlicht aanwezig zijn.

6. Oppervlaktematerialen

In het stuurhuis moeten reflecties door oppervlaktematerialen vermeden worden.

Art. 22b.08 Aanvullende uitrusting

*OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.08: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.*

Snelle schepen moeten zijn uitgerust met:

- a. een radarinstallatie en een bochtaanwijzer, bedoeld in artikel 7.06, eerste lid, en
- b. individuele reddingsmiddelen, die direct kunnen worden bereikt, overeenkomstig de Europese norm EN 395 : 1998, voor het ten hoogste toegelaten aantal personen aan boord.

Art. 22b.09 Gesloten zones

*OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.09: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.*

1. Algemeen

Voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven en de uitrusting daarvan moeten zo zijn uitgevoerd dat personen bij normaal gebruik niet kunnen worden verwond bij een normale start of stop, dan wel bij een noodstart of noodstop, noch bij manoeuvres onder normale vaaromstandigheden dan wel bij motoruitval of een stuurfout.

2. Communicatie

- a. Passagiersschepen moeten, ten behoeve van informatieverstrekking over veiligheidsmaatregelen, zijn uitgerust met akoestische en visuele inrichtingen, die door alle passagiers gehoord en gezien kunnen worden.
- b. De schipper moet in staat zijn om met behulp van de onder a bedoelde inrichtingen aanwijzingen aan de passagiers te geven.
- c. Voor iedere passagier moeten in de nabijheid van zijn zitplaats aanwijzingen voor noodsituaties voorhanden zijn, met inbegrip van een overzichtsschets van het schip waarop alle uitgangen, evacuatie routes, nooduitrusting, reddingsmiddelen alsmede het gebruik van de zwemvesten duidelijk zijn aangegeven.

Art. 22b.10 Uitgangen en vluchtwegen

*OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.10: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.*

Vluchtwegen en evacuatie routes moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. Een gemakkelijke, veilige en snelle toegang vanuit de stuurstand naar de voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven moet zijn gegarandeerd.
- b. De vluchtwegen naar de nooduitgangen moeten duidelijk en duurzaam zijn gemarkeerd.
- c. Alle uitgangen moeten voldoende gemarkeerd zijn. Het functioneren van het openingsmechanisme moet van buiten en van binnen duidelijk zijn te herkennen.

- d. De vluchtwegen en nooduitgangen moeten over een geschikt veiligheidsgeleidesysteem beschikken. (zie richtlijn 21).
- e. Naast de uitgangen moet voldoende ruimte voor een lid van de bemanning aanwezig zijn.

Art. 22b.11 Bescherming tegen brand en brandbestrijding

1. Gangen, voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven, alsmede keukens en machinekamers moeten zijn aangesloten op een doelmatige brandmeldinstallatie. De aanwezigheid van een brand en de plaats daarvan moeten automatisch op een permanent door het scheepspersoneel bezette plaats worden aangegeven.

*OGB volgens art 22b.12 indien CvO voor 1 april 2003 afgegeven
artikel 22b.11, 1e lid: bij verlenging van het certificaat van onderzoek.
overige voorschriften: 1 januari 2023.*

2. Machinekamers moeten zijn voorzien van een vast ingebouwde brandblusinstallatie, bedoeld in artikel 10.03b.

3. Voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven en de daarbij horende vluchtwegen moeten zijn uitgerust met een automatisch werkende sprinklerinstallatie, bedoeld in artikel 10.03a. Bluswater moet snel en direct naar buiten kunnen worden afgevoerd.

Art. 22b.12 Overgangsbepalingen

Snelle schepen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 20a, die op 1 april 2003 beschikken over een geldig certificaat van onderzoek, moeten voldoen aan de volgende voorschriften van dit hoofdstuk:

- a. bij verlenging van het certificaat van onderzoek aan de artikelen 22b.01, 22b.04, 22b.08, 22b.09, 22b.10 en 22b.11, eerste lid;
- b. op 1 april 2013 aan de artikelen 22b.07, eerste, derde, vierde, vijfde en zesde lid;
- c. op 1 januari 2023 aan de overige voorschriften.

Deel III Bepalingen met betrekking tot de bemanning

HOOFDSTUK 23 BEMANNING

Art. 23.01 tm 23.08

Niet meer van toepassing (zie het RSP)

Deel IV Overgangs- en slotbepalingen.

Omwille van de omvang niet opgenomen, de overgangsbepalingen zijn verwerkt bij de artikelen.

Raadpleeg indien nodig de uitgebreide versie van het ROSR 1995

Bijzonderheden betreffende de bemanning

Binnenvaartregeling

Artikel 5.10 Bemanning van zeeschepen

1. Ten aanzien van zeeschepen die voldoen aan de bepalingen van Resolutie A. 890 (21) van de Internationale Maritieme Organisatie van 25 november 1999 en het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding,

diplomering en wachtdienst, met bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109) is artikel 3.20 van het RSP van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat onder een persoon die houder is van het Rijnschipperspatent een persoon wordt verstaan die in het bezit is van een document als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid.

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN (RSP)

Artikel 3.20 Minimumbemanning voor zeeschepen

1. Voor de bepaling van de minimumbemanning van zeeschepen is deel II van dit reglement van toepassing

2. In afwijking van het eerste lid kunnen zeeschepen blijven varen onder de bemanningsregeling die voorzien is in de bepalingen van Resolutie A. 481 (XII) van de IMO en van het Internationaal Verdrag van 1978 over de normen voor zeevarenden betreffende opleiding, diplomering en wachtdienst, onder de voorwaarde dat het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de minimumbemanning zoals voorgeschreven in deel II voor exploitatiewijze B, waarbij met name rekening dient te worden gehouden met artikel 3.14 en 3.18 van dit reglement

In dit geval moeten de dienovereenkomstige documenten waaruit de bekwaamheid van de bemanningsleden en hun aantal blijkt, aan boord aanwezig zijn. Bovendien moet zich een persoon aan boord bevinden die houder is van het grote patent overeenkomstig dit reglement, dat geldig is voor het te bevaren riviergedeelte. Na een vaartijd van ten hoogste 14 uur per periode van 24 uur moet deze patenthouder door een andere patenthouder worden vervangen.

In het vaartijdenboek moeten de volgende aantekeningen worden gemaakt:

- a) de naam van de patenthouders die zich aan boord bevinden, alsmede het begin en einde van hun dienstdienst;
- b) begin, onderbreking, voortzetting en einde van de vaart met vermelding van de volgende gegevens: datum, tijdstip en plaats met aanduiding van de kilometerraai

Artikel 3.14 Uitrusting van schepen

1. Onverminderd de bepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) moeten motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, om met een minimumbemanning overeenkomstig deze paragraaf te worden geëxploiteerd, aan een van de volgende uitrustingsstandaarden voldoen:

1.1 Standaard S1

a) De voortstuwingsinstallaties moeten zo zijn ingericht dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanaf de stuurstelling kunnen geschieden. De hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip moeten vanaf de stuurstelling kunnen worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.

b) Het kritieke peil

van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren,

van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie,

van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de

keerkoppeling of de schroeven en van het bilgewater in de hoofdmachinekamer moet worden aangegeven door installaties die in het stuurhuis akoestische en optische alarmsignalen in werking stellen.

De akoestische alarmsignalen mogen in één akoestisch apparaat verenigd zijn. Zij mogen worden uitgeschakeld zodra de storing is vastgesteld.

De optische alarmsignalen mogen pas worden uitgeschakeld, nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen;

c) De brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren dienen automatisch te geschieden;

d) De bediening van de stuurinrichting moet zelfs bij de grootste toegelaten inzinking door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning kunnen worden verricht;

e) De bij het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven optische tekens en geluidsseinen van varende schepen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden gegeven;

f) Indien geen rechtstreeks contact mogelijk is tussen de stuurstelling en het voorschip, het achterschip, de verblijven en de machinekamer, dient een spreekverbinding te zijn aangebracht. Voor contact met de machinekamer mogen in plaats van een spreekverbinding optische en akoestische signalen worden gebruikt;

g) (Vervallen);

h) (Vervallen);

i) De kracht die nodig is om zwingels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerktuigen te bedienen, mag niet meer dan 160 N bedragen;

j) De in het certificaat van onderzoek vermelde sleeplieren dienen door een motor te worden aangedreven;

k) De lenspompen en de dekwaspompen dienen door een motor te worden aangedreven;

l) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten dienen ergonomisch te zijn aangebracht

m) De krachtens artikel 6.01, eerste lid, vereiste inrichtingen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden bediend

1.2 Standaard S2

a) voor alleen varende motorschepen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

b) voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen: Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

c) voor motorschepen die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust die vanuit de stuurhut van het duwende motorschip te bedienen is;

d) voor duwboten die een duwstel voortbewegen: Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust die vanuit de stuurhut van het duwende duwboot te bedienen is;

e) voor passagiersschepen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie. Deze uitrusting is echter niet vereist, indien de voortstuwingsinstallatie en de stuurinrichting van het passagiersschip gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen waarborgen

2. Het voldoen of niet voldoen aan de voorschriften van 1.1 of 1.2 wordt door de Commissie van Deskundigen in het certificaat van onderzoek onder nummer 47 gewaarmerkt

Artikel 3.18 Afwijking van de in artikel 3.14 voorgeschreven uitrusting

1. Wanneer de uitrusting van een motorschip, een duwboot, een hecht samenstel, een andere hechte samenstelling of een passagiersschip niet voldoet aan de standaard S1, zoals bepaald in artikel 3.14 van het onderhavige reglement, dient de minimumbemanning, zoals bedoeld in de artikelen 3.15, 3.16 of 3.17, te worden verhoogd

a) in de exploitatiewijze A1 en A2 telkens met één matroos, en

b) in de exploitatiewijze B met twee matrozen. Wordt alleen niet voldaan aan de gestelde eisen in de onderdelen i) en l), respectievelijk de onderdelen i) of l) van de standaard S1, zoals bedoeld in artikel 3.14, lid 1.1, dan wordt de bemanning bij exploitatiewijze B met één matroos in plaats van twee verhoogd

2. Voldoet de uitrusting van het schip slechts gedeeltelijk aan de Standaard S1 zoals deze is bepaald in artikel 3.14 van dit reglement, en niet aan één of meer van de in artikel 3.14, lid 1.1, onderdelen a) tot en met c), van dit reglement gestelde eisen wordt voldaan, dan

a) moet in de exploitatiewijzen A1 en A2 de matroos, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel a), door een matroos-motordrijver, en

b) moeten de twee matrozen in de exploitatiewijze B, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel b), door twee matrozen-motordrijver

worden vervangen

3. De verhoging van de vereiste bemanning wordt door de Commissie van Deskundigen onder nummer 47 van het certificaat van onderzoek ingeschreven

Zeevaartbemanningswet

Artikel 1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

b. Nederlands schip: een schip dat op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren;

Artikel 2

1. Het bepaalde bij of krachtens deze wet is van toepassing ten aanzien van Nederlandse schepen, voor zover ten aanzien van vissersvaartuigen niet anders is bepaald.

2. Deze wet is niet van toepassing ten aanzien van:

a. schepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar Nederlandse havenvoorschriften gelden;

b. onbemande schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien;

c. oorlogsschepen en marinehulpschepen;

d. reddingsvaartuigen;

e. onoverdekte vissersvaartuigen die in de regel niet buiten het zicht van de Nederlandse kust worden gebracht, en

f. pleziervaartuigen.

Het is dus niet meer verplicht om een zeeschip dat onder Nederlandse vlag vaart te allen tijde volgens de zeevaartbemanningswet te bemannen.