

Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/1996

VW

*Bekendmaking richtlijnen nrs. 7
(nieuw) en 12 voor de Commissie van
Deskundigen voor de Rijnvaart te
Rotterdam*

*18 maart 1996/Nr. RV 214964
Hoofddirectie van de Waterstaat*

De Minister van Verkeer en
Waterstaat,
Gelet op artikel 4 van het Besluit
Reglement onderzoek schepen op de
Rijn 1995 (Stb. 1996, 127) en op artikel
1.07 van het Reglement onderzoek
schepen op de Rijn 1995;
Voorts gelet op de door de Centrale
Commissie voor de Rijnvaart aange-
nomen resoluties (protocollen 1995-II-
21 en 22);

Maakt bekend:

I. De Nederlandse tekst van richtlijn nr.
7, opgenomen in de Bekendmaking
aan de Rijnscheepvaart nr. 6/1995
(Stcrt. 123), wordt vervangen door de
volgende tekst:

Richtlijn nr. 7 voor de Commissies van
Deskundigen
ingevolge artikel 1.07 ROSR 1995
Bijzondere ankers met een verminderd
gewicht
(Artikel 10.01, vijfde lid)

Deel 1:

Toegelaten bijzondere ankers
De door de bevoegde autoriteiten toe-
gestane ankers met een verminderd
gewicht als bedoeld in artikel 10.01,
vijfde lid, zijn in de navolgende tabel
vermeld:

Anker nr.	Toegestane gewichtsvermin- dering in %	Bevoegde autoriteit
1. HA-DU	30%	Duitsland
2. D'Hone Spezial	30%	Duitsland
3. Pool 1 (hol)	35%	Duitsland
4. Pool 2 (massief)	40%	Duitsland
5. De Biesbosch- Danforth	50%	Duitsland
6. Vicinay- Danforth	50%	Frankrijk
7. Vicinay AC 14	25%	Frankrijk
8. Vicinay type 1	45%	Frankrijk
9. Vicinay type 2	45%	Frankrijk
10. Vicinay type 3	40%	Frankrijk
11. Stockes	35%	Frankrijk
12. D'Hone- Danforth	50%	Duitsland

Deel 2:

Controle en toelating van bijzondere
ankers met een verminderd gewicht
(Vermindering van de ankermassa vast-
gesteld overeenkomstig artikel 10.01,
eerste tot en met vierde lid, ROSR)

1. Hoofdstuk 1 - Toelatingsprocedure

1.1 Bijzondere ankers met een vermin-
derd gewicht als bedoeld in artikel
10.01, vijfde lid, ROSR worden toegela-
ten door de bevoegde autoriteit. Deze
stelt voor het bijzondere anker de toe-
laatbare vermindering van het gewicht
vast met toepassing van de volgende
procedure.

1.2 De toelating als bijzonder anker is
slechts mogelijk indien de vastgestelde
vermindering van het gewicht gelijk is
aan of meer is dan 15 %.

1.3 Aanvragen voor toelating als bij-
zonder anker overeenkomstig onder-
deel 1.1 moeten worden gericht tot de
bevoegde autoriteit van één der
Rijnsoeverstaten of van België. Bij de
aanvraag moeten in tienvoud worden
gevoegd:

a) een overzicht van de afmetingen en
het gewicht van het bijzondere anker
waarbij voor iedere leverbare maat de
voornaamste afmetingen en de type-
aanduiding zijn vermeld.

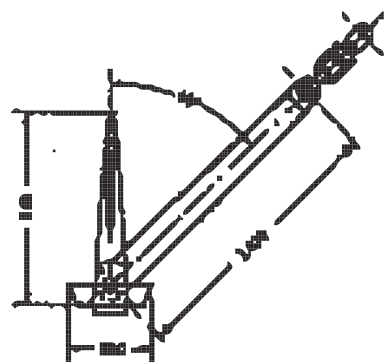
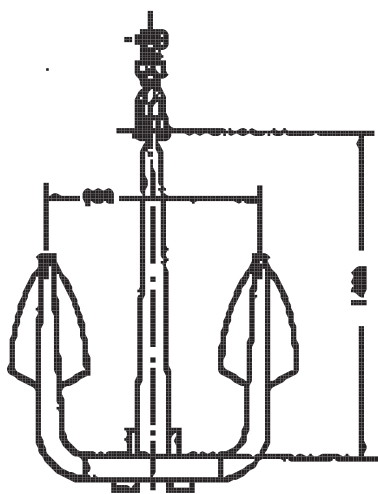
b) een grafische voorstelling van de
diagrammen van de remmende kracht
van het standaardanker A, als bedoeld
in onderdeel 2.2, en van het bijzondere
anker B waarvoor de toelating wordt
gevraagd, opgesteld door een instel-
ling aangewezen door de bevoegde
autoriteit en vergezeld van een beoor-
deling van die instelling.

1.4 De bevoegde autoriteit brengt de
door haar ontvangen aanvragen van
vermindering van het ankergewicht
die zij, na afloop van de proeven,
denkt in te willigen ter kennis van de
Centrale Commissie voor de Rijnvaart
(CCR). Vervolgens meldt zij het toege-
laten bijzondere anker aan de CCR
onder vermelding van de type-aandui-
ding alsmede van de toegelaten ver-
mindering van het ankergewicht. De
toelating wordt de aanvrager niet eer-
der dan drie maanden na het bericht
aan de CCR verleend onder voorbe-
houd dat deze geen bezwaren naar
voren brengt.

2. Hoofdstuk 2 - Procedure van proef-
nemingen

2.1 De diagrammen van de remmende
kracht bedoeld in onderdeel 1.3 moe-
ten de remmende werking van het
standaardanker A en van het bijzon-
dere anker B, dat moet worden toege-
laten, laten zien in relatie tot de snel-
heid, een en ander gemeten tijdens
proefnemingen overeenkomstig de
onderdelen 2.2 tot en met 2.5.

De bijlage I geeft een voorbeeld voor
het uitvoeren van de proefnemingen
ten aanzien van de remmende kracht.
2.2 Het bij de proefnemingen te
gebruiken standaardanker A moet een
klipanker van een courant model zijn
met een gewicht van tenminste 400 kg
en dat overeenkomt met de volgende
schets en met de daarbij vermelde
gegevens.



Voor de aangegeven afmetingen en het gewicht geldt een tolerantie van $\pm 5\%$; de oppervlakte van iedere vloei moet evenwel tenminste $0,15 \text{ m}^2$ bedragen.

2.3 Het gewicht van het bijzondere anker B dat tijdens de proefnemingen wordt gebruikt mag ten hoogste 10% van het gewicht van het standaardanker A afwijken. Bij grotere toleranties moeten de krachten evenredig aan het gewicht worden omgerekend.

2.4 De diagrammen van de remmende kracht moeten worden opgesteld voor de snelheden (v) van 0 tot en met 5 km/u (ten opzichte van de oever) volgens een lineaire schaal. Hiertoe moeten de proeven worden genomen op twee door de bevoegde autoriteit aan te wijzen riviergedeelten, waarvan het ene een bodem heeft van grof grind en het andere van fijn zand, driemaal in opvaart waarbij afwisselend het standaardanker A en het bijzondere anker B worden gebruikt.

Voor proeven met grof grind kan het riviervak van km 401/402 en voor proeven met fijn zand het riviervak van km 480/481 als referentievak dienen.

2.5 Voor iedere proef moet het te onderzoeken anker worden gesleept met een stalen tros waarvan de lengte tussen het anker en het bevestigingspunt op het slepende schip of werktuig gelijk is aan 10 maal de hoogte van het bevestigingspunt boven de ankergrond.

2.6 Het percentage van de gewichtsvermindering van het anker wordt berekend met behulp van de volgende formule:

$$r = 75 \cdot \left[1 - 0,5 \cdot \frac{PB}{PA} \cdot \left(\frac{FA}{FB} + \frac{AA}{AB} \right) \right] [\%]$$

In deze formule betekent:

r : het percentage van de gewichtsvermindering van het bijzondere anker B

ten opzichte van het standaardanker A;

PA : het gewicht van het standaardanker A;

PB : het gewicht van het bijzondere anker B;

FA : de houdkracht van het standaardanker A bij $v = 0,5 \text{ km/u}$;

FB : de houdkracht van het bijzondere anker B bij $v = 0,5 \text{ km/u}$;

AA : het vlak in het diagram, gevormd door

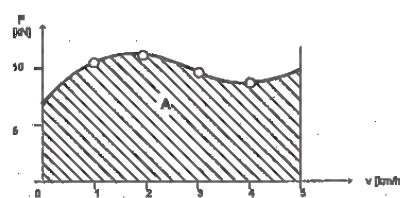
– de parallel tot de ordinaat bij een snelheid $v = 0$

– de parallel tot de ordinaat bij een snelheid $v = 5$

– de parallel tot de abscis bij een houdkracht $F = 0$

– de remkrachtkromme voor het standaardanker A;

Model van het diagram van remmende kracht (berekening van de vlakken AA en AB)



AB: zelfde definitie als AA maar met gebruikmaking van de remkrachtkromme voor het bijzondere anker B.

2.7 Het toelaatbare percentage is dat berekend en beoordeeld overeenkomstig onderdeel 2.6 uit zes waarden van r .

II. De Nederlandse tekst van richtlijn nr. 12 luidt:

Richtlijn nr. 12 voor de Commissies van Deskundigen ingevolge artikel 1.07 ROSR 1995

Brandstoftanks aan boord van drijvende werktuigen

(Artikelen 8.05, eerste lid, en 17.02, eerste lid onder d)

Ingevolge artikel 8.05, eerste lid, moeten brandstoftanks deel uitmaken van de scheepsrump dan wel vast in het schip zijn ingebouwd.

Aan boord van drijvende werktuigen behoeven de tanks voor de brandstofvoorraad van de aandrijfmachines van de werkinrichtingen geen deel uit te maken van de scheepsrump. Deze tanks kunnen als verplaatsbare tanks zijn uitgevoerd wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. De inhoud van de tanks mag niet meer bedragen dan 1000 liter.
 2. De tanks moeten goed vastgezet en geaard kunnen worden.
 3. De tanks moeten in staal met wanden van voldoende dikte zijn uitgevoerd en in een lekbak zijn opgesteld. Deze moet zo uitgevoerd zijn dat vrijgekomen brandstof niet in de vaarweg kan geraken. De lekbak is niet verplicht indien de tanks dubbelwandig zijn en voorzien van een beveiliging tegen lekken dan wel een alarmsysteem voor het lekken. Het vullen mag voorts slechts mogelijk zijn via een pomp met een automatische afsluiter. Indien typegoedgekeurde tanks worden toegepast, die volgens de voorschriften van één der Rijnsoeverstaten of België zijn vervaardigd, worden de in het onderhavige onderdeel 3 genoemde eisen geacht te zijn vervuld. Een aantekening hieromtrent dient in het certificaat van onderzoek te worden aangebracht.
- Deze Bekendmaking aan de Rijn-scheepvaart wordt gepubliceerd in de Staatscourant.

's-Gravenhage, 18 maart 1996.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

A. Jorritsma-Lebbink.

Bijlage I bij de bepalingen inzake beproeving en toelating van bijzondere ankers

Voorbeeld voor een methode voor de beproeving van ankers met een duwstel met twee bakken in lange formatie

