

Beleidsregel nadere uitleg aanvullende voorschriften i.v.m. minimumbemanning van schepen voor de binnenvaart

11 november 2002/Nr. DS-20816/02
Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart

De directeur-hoofdinspecteur van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, tevens hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Overwegende:

dat motorschepen, duwbotten, duwstellen en passagiersschepen slechts met een minimumbemanning mogen worden geëxploiteerd wanneer aan aanvullende voorschriften wordt voldaan;

dat het noodzakelijk wordt geacht nadere uitleg te geven aan onderdelen van deze aanvullende voorschriften; Gelet op artikel 13, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart;

Besluit:

Artikel 1

Bij de beoordeling of een schip voldoet aan aanvullende voorschriften teneinde met de minimumbemanning te mogen worden geëxploiteerd, gelden de in artikel 2 vermelde nadere uitleggingen van artikel 13 van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Artikel 2: Nadere uitleggingen

1. Eerste lid, onderdeel a, sub 1, aangaande de inrichting van de voortstuwingsinstallatie:

Indien een schip is uitgerust met een direct omkeerbare hoofdmotor, wordt de startluchtinstallatie die nodig is voor het omkeren van de draairichting:

- óf voortdurend door middel van een automatisch werkende compressor op druk gehouden,
- óf door middel van een compressor die voor de oplading van het luchtvat dient, na het in werking treden van een alarm in het stuurhuis, vanuit de stuurstand gestart.

Wanneer dit aggregaat is voorzien van een eigen brandstoftank, is deze tank voorzien van een laag niveaualarm overeenkomstig artikel 5.05,

zevende lid, van bijlage II van het Binnenschepenbesluit.

2. Eerste lid, onderdeel a, sub 2, aangaande het bilgewater in de hoofdmachinekamer:

Indien de werking van de boegschroefinstallatie noodzakelijk is voor het voldoen aan de eisen m.b.t. snelheid, stoppen en manoeuvreerbaarheid, wordt de machinekamer waar de boegschroefinstallatie is opgesteld aangemerkt als hoofdmachinekamer.

3. Eerste lid, onderdeel a, sub 3, aangaande de automatische brandstoftoevoer:

3.1. Indien de voortstuwingsinstallatie is voorzien van een dagtank, is de inhoud daarvan voldoende voor 24 uur gebruik van de voortstuwingsinstallatie. Daarbij wordt gerekend met een verbruik van 0,25 liter per kW per uur. De dagtank is voorzien van een laag niveaualarm overeenkomstig artikel 5.05, zevende lid, van bijlage II van het Binnenschepenbesluit.

Indien de inhoud van de dagtank minder is, is de brandstofopvoerpomp voor het vullen van de dagtank continu in bedrijf, tenzij de dagtank is voorzien van:

- a. een schakelaar die bij een bepaald laag niveau van de brandstof de brandstofopvoerpomp automatisch inschakelt;
- b. een schakelaar die bij gevulde dagtank de brandstofopvoerpomp automatisch uitschakelt.

3.2. In afwijking van 3.1 geldt voor zeilende passagiersschepen uitsluitend dat de dagtank is voorzien van een laag niveaualarm overeenkomstig artikel 5.05, zevende lid, van bijlage II van het Binnenschepenbesluit.

4. Eerste lid, onderdeel a, sub 5, aangaande voorgeschreven optische tekens van varende schepen:

Onder de optische tekens van varende schepen worden in dit verband niet verstaan: cilinders, bollen, kegels en ruiten als bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement.

5. Eerste lid, onderdeel a, sub 6, aangaande rechtstreeks contact en contact met de machinekamer:

5.1. Rechtstreeks contact wordt aanwezig geacht indien:

- a. visueel contact mogelijk is tussen het stuurhuis enerzijds en de bedieningsplaats van de lieren en bolders op het voor- en achterschip anderzijds, en bovendien de afstand daartussen niet meer bedraagt dan 35 m;
- b. de woonruimte direct vanuit het stuurhuis toegankelijk is.

5.2. Indien een schip is ingericht voor het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon, wordt contact met de machinekamer ook aanwezig geacht indien het signaal, genoemd in artikel 9.08, eerste lid, van bijlage II van het

Binnenschepenbesluit, naast de aldaar genoemde schakelaar separaat kan worden geactiveerd. Voor toepassing van deze bepaling wordt een boegschroefruimte waarin een verbrandingsmotor staat opgesteld, als machinekamer aangemerkt.

6. Eerste lid, onderdeel a, sub 7, aangaande een redelijke tijd:

Als redelijke tijd wordt hier 3 minuten als voldoende geacht, te rekenen vanaf het begin van alle bijbehorende handelingen.

7. Eerste lid, onderdeel a, sub 8, aangaande de bediening van de schijnwerper:

Met het oog op de bediening is de schijnwerper permanent opgesteld. De elektrische voeding geschiedt vanuit het scheepsnet.

8. Eerste lid, onderdeel a, sub 9, aangaande zwengels en soortgelijke draaibare voorzieningen:

Als zodanig worden aangemerkt:

- handbediende ankerlieren (de maximum kracht geldt bij vrijhangende ankers);
- zwengels voor het heffen van luiken.

Als zodanig worden niet aangemerkt:

- zwengels voor het starten van hulpmotoren;
- verhaal- en koppellieren.

9. Eerste lid, onderdeel a, sub 12, aangaande ergonomisch aangebracht: Aan het gestelde wordt voldaan indien:

a. het stuurhuis is ingericht voor het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon;

b. bij overige stuurhuizen:

- de controle instrumenten en de bedieningsinstallaties bevinden zich in het blikveld naar voren over een boog van niet meer dan 180° (90° naar stuurboord en 90° naar bakboord), met inbegrip van de vloer en het plafond. Zij zijn vanaf de plaats waar de roerganger zich normaal bevindt goed af te lezen en zijn goed zichtbaar;
- de belangrijkste bedieningsinstallaties, zoals de bediening van het stuurwiel of de stuurhefboom, de motorbediening, de bediening van de marifoon, de bediening van de geluidsseinen en de bediening van het blauwe bord, zijn zo geplaatst dat de grootste afstand tussen de aan stuurboord en aan bakboord geplaatste bedieningen niet meer dan 3 m bedraagt. Daarbij is het mogelijk dat de roerganger de motoren kan bedienen zonder dat hij de bediening van de stuurinstallatie loslaat en dat hij zonder de bediening van de stuurinstallatie los te laten, de overige bedieningsinstallaties zoals marifoon, de bediening van de geluidsseinen en het blauwe bord, kan bedienen;
- de bediening van het blauwe bord geschiedt elektrisch, pneumatisch of hydraulisch. In afwijking daarvan is bediening door middel van een draad toegestaan, indien de bediening vanaf de stuurstand kan geschieden en van een deugdelijke constructie is.

10. Eerste lid, onderdeel b, sub 3, eerste zin, en sub 4, eerste zin, aangaande koppellieren:

Als koppellieren worden in dit verband aangemerkt de lieren die dienen voor het opnemen van de koppelingskrachten van de langsverbindingen tussen het duwende schip en het geduwde schip of de geduwde schepen, en die voldoen aan de voorwaarden:

a. de lier levert volledig mechanisch de voor het koppelen benodigde spankracht;

b. de bediening van de lier bevindt zich ter plaatse van de lier. In afwijking hiervan wordt afstandbediening aanvaard indien degene die de lier bedient vanaf de bedieningsplaats onbelemmerd vrij uitzicht op de lier heeft. Tevens is bij deze bedieningsplaats een inrichting aanwezig die

onopzettelijke inbedrijfstelling beveiligd. In dit geval is ter plaatse van de lier een noodstopinrichting aanwezig;

c. de lier is voorzien van een reminrichting die in werking treedt zodra het bedieningsorgaan wordt losgelaten, alsmede bij het wegvallen van de aandrijvende kracht;

d. de koppeldraad wordt gevierd bij uitval van de aandrijving;

e. de trekkracht van de lier wordt beperkt tot één vijfde van de breeksterkte van de voor het koppelen toegepaste draad.

11. Eerste lid, onderdeel b, sub 3, tweede zin, en sub 4, tweede zin, aangaande de bediening van de boegschroefinstallatie:

De bedieningsapparatuur van de boegschroefinstallatie is vast ingebouwd in het stuurhuis. De bekabeling voor de aansturing van de boegschroefinstallatie is tot het voorschip van het duwende motorschip dan wel van de duwboot, vast aangebracht.

12. Eerste lid, onderdeel b, sub 5, aangaande gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen:

Een voortstuwingsinstallatie, bestaande uit ten minste twee gescheiden voortstuwingsinstallaties van ongeveer gelijk vermogen, wordt aangemerkt als een voortstuwingsinstallatie die samen met de stuurinrichting gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen waarborgt.

Artikel 3: Intrekking

De Beleidsregel nadere uitleg van de aanvullende uitrustingseisen in verband met de minimumbemanning van schepen voor de Rijn- en binnenvaart, Nr. DGG/J-01/000700 van 4 januari 2001, wordt ingetrokken.

Artikel 4: Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin hij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 juli 2002.

Artikel 5: Citeertitel.

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel nadere uitleg van de aanvullende voorschriften in verband met de minimumbemanning van schepen voor de binnenvaart.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Rotterdam, 11 november 2002.

*De directeur-hoofdinspecteur van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat,
tevens hoofd van de
Scheepvaartsinspectie,
H.G.H. ten Hoopen.*

Toelichting

In artikel 13, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (BVBB) worden voorschriften gesteld waaraan een schip moet voldoen teneinde met de minimumbemanning te kunnen worden geëxploiteerd.

Op grond van genoemd artikel geeft het hoofd van de Scheepvaartsinspectie een verklaring af waaruit blijkt dat aan deze voorschriften wordt voldaan.

Het betreffen aanvullende voorschriften ten opzichte van de voorschriften waaraan een schip moet voldoen om te worden voorzien van een certificaat van onderzoek.

In de onderhavige beleidsregel geeft het hoofd van de Scheepvaartsinspectie nadere uitleg aan deze aanvullende voorschriften aan die onderdelen die voor verschillende uitleg vatbaar zijn.

Per 1 juli 2002 is de regeling met betrekking tot de minimumbemanning van het BVBB gewijzigd.

Daarbij zijn twee standaards van uitvoering ingevoerd, de standaard S1 en de standaard S2, elk met eigen aanvullende voorschriften waaraan een schip moet voldoen om met een minimumbemanning te kunnen worden geëxploiteerd. De standaard S1 komt geheel overeen met de voorschriften zoals opgesomd in de oude regeling. Voor de exploitatie met de standaard S2 moet een schip ten opzichte van de standaard S1 aanvullend zijn uitgevoerd.

In de onderhavige beleidsregel is de gewijzigde nummering van de voorschriften voor de standaard S1 verwerkt. Bovendien is nadere uitleg gegeven aan de aanvullende voorschriften voor de standaard S2. Tevens is in de praktijk opgedane ervaring met betrekking tot zeilende passagiersschepen verwerkt in artikel 2, derde lid, onderdeel 3.2.

De in artikel 3 genoemde beleidsregel bevatte tevens de uitleg van de aanvullende voorschriften volgens artikel

23.09, eerste lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Laatstgenoemd artikel is tevens per 1 juli 2002 gewijzigd. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat binnenkort de uitleg van die aanvullende voorschriften door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart door middel van een Richtlijn aan de Commissies van Deskundigen in werking zal treden. Om die reden is in de onderhavige beleidsregel de uitleg van die aanvullende voorschriften weggelaten.

*De directeur-hoofdinspecteur van de
divisie Scheepvaart van de Inspectie
Verkeer en Waterstaat,
tevens hoofd van de
Scheepvaartinspectie,
H.G.H. ten Hoopen.*