



Instructie voor gemandateerde organisaties; binnenvaart

Nr. 2-Binnenvaart; Nationale interpretaties bij de Binnenvaartregeling Bijlage 1.1a

Datum vastgesteld: 13-10-2022

Ingangsdatum : 13-10-2022

Deze instructie kan worden aangemerkt als vallend onder artikel 1.4 van de Overeenkomst Keuringsinstantie.

Binnenvaartcertificaten worden namens de Minister verstrekt door daarvoor gemandateerde klassenbureaus en keuringsinstanties. Tijdens het onderzoek voorafgaand aan het afgeven van de binnenvaartcertificaten kunnen bepaalde wettelijke bepalingen op verschillende wijze geïnterpreteerd worden.

In dit document zijn de Instructies aan RO's verzameld die voortkomen uit het vastleggen van interpretaties van wet -en regelgeving door de Technische Commissie. De instructies zijn een uitvloeisel van de overeenkomst waarbij de certificering is uitbesteed aan Klassenbureaus en keuringsinstanties. Zij worden geacht deze instructies op te volgen bij het uitvoeren van hun certificerende werkzaamheden.

Versie	Datum	
1.0	13-10-2022	Vastgesteld in TC



Inhoud

Algemeen.....	3
Algemeen - Gegevensbank voor de toepassing van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen.....	3
Algemeen – vooruitlopen op gewijzigde wetgeving	3
Algemeen - Certificeren als pleziervaartuig of als passagiersschip.....	4
Algemeen – NEN normen	4
ES-TRIN	5
Artikel 5.01 – Manoeuvreeer eigenschappen	5
Artikelen 6.02, 6.03 en 6.04 Flanking roeren	6
Artikel 6.06 - interpretatie uitvoering dubbel stuurwerk.....	6
Artikel 7.06 inbouwverklaring voor de radar en bochtaanwijzer	7
Artikel 8.05 lid 7 - Snelafsluiter	7
Artikel 17.15 – Vloeibaargas, aantekening in het certificaat	8
Artikel. 19.06 lid 4 onder a – Deuren van passagiersverblijven	8
Artikel 19.07 Voortstuwingsstelsel	9



Algemeen

Algemeen - Gegevensbank voor de toepassing van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen

De gegevensbank bevat vragen, opmerkingen en interpretaties waarvoor de Werkgroep Technische voorschriften (CESNI/PT) een in overleg overeengekomen antwoord of conclusie heeft geformuleerd. Deze gegevens zijn het resultaat van de concrete toepassing van de technische voorschriften van ES-TRIN (of voorgaande teksten). In de gegevensbank zijn namelijk ook door andere organen zoals de Gemeenschappelijke Werkgroep (JWG) of de Werkgroep Reglement van onderzoek (RV/G) gevalideerde interpretaties overgenomen

Gegevensbank voor de toepassing van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen

Link: <https://estrin-faq.cesni.eu/10-nl.html>

Indien een interpretatie in deze instructie afwijkt of strijdig is met een interpretatie uit de hierboven genoemde gegevensbank dan moet de interpretatie vanuit de gegevensbank aangehouden worden.

Algemeen – vooruitlopen op gewijzigde wetgeving

Vraag:

Kunnen er vooruitlopend op wijzigingen in wet en regelgeving schepen al vast op basis van deze wijzigingen gecertificeerd worden.

Besluit:

Als de wijzigingen zijn goedgekeurd en vastgesteld door CESNI kan er vooruitlopend op de inwerkingtreding rekening gehouden worden met deze wijzigingen tijdens de certificering. Of er wel of niet vooruitlopend op de wijziging gecertificeerd kan worden moet afgesproken worden in het TC overleg.

Bron: TC 23-05-2018



Algemeen - Certificeren als pleziervaartuig of als passagiersschip

Vraag:

Definities:

- *Passagiersschip (bron: binnenvaartbesluit)*: binnenschip, niet zijnde een veerpont of een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het *bedrijfsmatig vervoer* van meer dan twaalf personen buiten de *bemanningsleden*;
- *Pleziervaartuig (bron: binnenvaartbesluit)*: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;
- *Bemanningslid (bron: binnenvaartwet)*: ieder die zich als schipper, stuurman, machinist, volmatroos, matroos-motordrijver, matroos, lichtmatroos, lid van het veiligheidspersoneel of deksman aan boord van een schip bevindt;
- *bedrijfsmatig vervoer (bron: binnenvaartwet)*:
 - 1°. vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep;
 - 2°. vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; of
 - 3°. slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwboten;

Besluit:

Interpretatie:

- Zodra een eigenaar van een schip bedrijfsmatig meer dan 12 personen (buiten de bemanning) vervoert, of dat nu is voor sportbeoefening, vrijetijdsbesteding of anders, is er sprake van een passagiersschip;
- Als er sprake is van bedrijfsmatig vervoer, maar ≤ 12 personen, is er sprake van een pleziervaartuig;
- Als er geen sprake is van bedrijfsmatig vervoer, is er sprake van een pleziervaartuig.

Bron: TC 23-05-2018

Algemeen – NEN normen

Vraag:

Besluit:

Als een nieuwe norm in ES-TRIN wordt aangewezen (nieuwe versie/datum), dan mogen uitrustingsstukken die volgens de oude norm (oude datum) zijn gemaakt nog 20 jaar toegepast worden.

Bron: TC 14-03-2019



ES-TRIN

Artikel 5.01 – Manoeuvreer eigenschappen

Vraag:

Certificering als vrachtduwbak en motorvrachtschip

Besluit:

Een schip dat geschikt is om

- enerzijds zelfstandig over onbepaalde afstand te varen, en
 - anderzijds als vrachtduwbak geduwd of langsij gekoppeld meegevoerd te worden,
- wordt op de volgende wijze behandeld:

1. Als vrachtschip

Het schip voldoet volledig aan de eisen van een motorvrachtschip (stuurhut, verblijven, geluid, uitrusting, hekanker, etc.) en wordt als zodanig gecertificeerd.

Er worden inzinkingsmerken aangebracht op de grootste diepgang waarbij het schip aan de vaareigenschappen voor een motorvrachtschip voldoet.

2. Als vrachtduwbak

De ijkmerken worden aangebracht op de grootste diepgang die het schip als vrachtduwbak mag hebben.

De boegankerinrichting voldoet aan de eisen voor een vrachtduwbak en wordt berekend op de bijbehorende diepgang.

In het certificaat wordt bij punt 52 de standaardzin opgenomen:

“Indien het schip geduwd of langsij gekoppeld meegevoerd wordt, bedraagt de maximale diepgang meter. Hierbij is de belading..... ton.”

Bron: Doc. oude werkafspraken



Artikelen 6.02, 6.03 en 6.04 Flanking roeren

Besluit:

Flanking roeren behoren niet tot de stuurmachines als bedoeld in art 6.02, 6.03 en 6.04

Bron: Doc. oude werkafspraken

Artikel 6.06 - interpretatie uitvoering dubbel stuurwerk

Besluit:

Vanuit de regelgeving worden twee situaties beschreven voor het stuurwerk in hoofdstuk 6:

- A) schepen met onafhankelijke schroef en roer installatie en
- B) voor roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties.

Re A)

In deze situaties is het roer (of meerdere roeren), de roerkoning(en) en stuercilinder(s) (of E-motor of Hydromotor) enkelvoudig uit te voeren. De stuurmachine met mechanische aandrijving, die het roer/stuurinstallatie bediend, moet (minimaal) van twee onafhankelijke aandrijvingen zijn voorzien. Deze besturing/bediening moet elkaar dan ook niet kunnen beïnvloeden. Uiteindelijk zal het schip met een proefvaart de nautische eigenschappen (H5) moeten aantonen.

Re B)

In deze situaties is de roerfunctie en voortstuwing in één unit geïntegreerd. Indien de voortstuwing aandrijving uitvalt is geen besturing meer mogelijk. Bij een roerpropeller moet de besturing van de unit op meerdere onafhankelijke wijze mogelijk zijn. Dat kan alleen gebeuren door meerdere draaimotoren te plaatsen. Of het nou hydraulische of elektrische motoren zijn maakt niet uit. De dubbele uitvoering van het stuurwerk eindigt dus niet bij de besturing, maar is inclusief twee (hydro- of elektrische) motoren.

De uitval van een enkele aandrijving op de unit mag geen belemmering zijn om het hele schip "stuurloos" te maken.

Hierom moeten roerpropeller installaties met dubbele zwenkbediening(motoren), ten behoeve van de stuurinrichting, uitgevoerd worden. De voortstuwingsmotor van een roerpropeller mag overeenkomstig de voorschriften voor de traditionele voortstuwing worden uitgevoerd.

Bron: TC 23-05-2018



Artikel 7.06 inbouwverklaring voor de radar en bochtanwijzer

Vraag: Geldigheidsduur inbouwverklaring

Besluit:

Indien bij verlenging of vernieuwing van het certificaat van onderzoek de Verklaring over de inbouw en het functioneren van navigatieradarinstallaties, bochtanwijzers, van Inland AIS-apparatuur en van tachografen in de binnenvaart voor de radar en bochtanwijzer niet eerder dan twaalf maanden daarvoor is afgegeven, kan deze worden geaccepteerd en hoeft geen nieuwe inbouwkeuring plaats te vinden.

Bron: Doc. Oude werkafspraken

Artikel 8.05 lid 7 - Snelafsluiter

Vraag:

Is het toegestaan snelafsluiters niet direct achter de bunker te plaatsen en in plaats daarvan direct achter de cross-over?

Besluit:

Als de cross-over op een deugdelijke wijze is geconstrueerd en als onderdeel van de tank kan worden aangemerkt kan de toepassing worden geaccepteerd, zowel bij her-certificering als bij nieuwbouw.

Bron: TC 01-07-2015



Artikel 17.15 – Vloeibaargas, aantekening in het certificaat

Vraag:

Hoe dient er te worden omgegaan met buitenlandse gaskeuring i.v.m. het niet kunnen opnemen van deze keurders in Nederlandse certificaten.

Besluit:

Het certificaat kan op pagina 11 openblijven als de eigenaar zijn gaskeuring laat uitvoeren door een in het buitenland erkend gaskeurder. De eigenaar dient dan zelf de pagina 11 te verkrijgen via de commissie van deskundige van het land dat de betreffende gaskeurder heeft erkend.

Bron: TC 28-11-2018

Artikel. 19.06 lid 4 onder a – Deuren van passagiersverblijven

Vraag:

Besluit:

Deuren en hekwerken, waarbij valgevaar kan ontstaan doordat buiten de opening geen dek meer aanwezig is, zijn

- uitgevoerd als schuifdeur of schuivend hekwerk; of
- indien het een draaideur/draaihek is, voorzien van een inrichting die voorkomt dat hij door één simpele handeling volledig geopend wordt. Hierbij mag niet op de werking van de afsluitinrichting gerekend worden. Het per abuis naar buiten klappen moet door een bedienbare aanslag worden voorkomen en de gebruiker moet kunnen waarnemen dat volledige opening tot valgevaar leidt.

Bron: Doc. Oude werkafspraken



Artikel 19.07 Voortstuwingssysteem

Vraag:

Tweede voortstuwing zeilende schepen i.c.m. een vaste brandblusinstallatie en lucht aanzuig vanuit de motorkamer.

Besluit:

In geval van brand in de machinekamer, i.c.m. een vaste brandblusinstallatie met aanzuig vanuit dezelfde machinekamer, geven de zeilen voldoende voortbeweging.

(bij her-certificeren probleem deze hoeven geen 19.07 dus kan een probleem zijn bij her-certificeren verwijzing zou moeten zijn naar 13.05 2a omdat zijlen hoofd mag afgeweken van 13)

Bron: TC 21-11-2013