

Knelpunten overgangsbepalingen

Mededeling van de EBU / ESO

5. Februari 2008

Geachte heer Pauli,

in de vergadering van de Nautisch-Technische Kommission (NTK) van EBU en ESO van oktober 2007 is afgesproken een inventarisatie van de knelpunten uit de overgangsbepalingen te maken en mogelijke oplossingen aan te dragen. Voor een goed begrip van de materie volgt eerst een stukje historie en vervolgens de knelpunten en mogelijke oplossingen.

Historie

Eind 2000 is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) het proces gestart van de herziening van alle destijds geldende overgangsbepalingen (139!) in het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR). Deze overgangsbepalingen zijn vrijwel allemaal in het ROSR gekomen bij de ingrijpende herzieningen in 1976 en 1995. De meeste van deze overgangsbepalingen hadden geen einddatum maar uitsluitend de bepaling NVO, dat wil zeggen de schepen moesten er aan voldoen bij nieuwbouw, verbouw of ombouw. De CCR vond het ongewenst de zogenaamde 'oneindigheid' te laten voortbestaan.

De CCR heeft vervolgens het onderzoeksbureau Versuchsanstalt für Binnenschiffbau eV te Duisburg (VBD) een inventarisatie laten uitvoeren van alle bestaande overgangsbepalingen: Hoeveel schepen maken er gebruik van, is er een veiligheidsrisico, wat zijn de geschatte aanpassingskosten en niet onbelangrijk, is aanpassing praktisch uitvoerbaar.

Op basis van dit VBD-onderzoek en het gedetailleerde commentaar daarop van het gezamenlijke Europese binnenvaartbedrijfsleven NTK, heeft de CCR in het voorjaar van 2003 een concreet voorstel tot herziening van de termijnen van de overgangsbepalingen opgesteld. Ook dat is weer uitvoerig becommentarieerd door de NTK.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in besluitvorming in de najaarszitting 2003 van de CCR en invoering per 1 oktober 2004 en later. Sindsdien moeten eventueel benodigde aanpassingen aan de schepen volgens onderstaand schema worden doorgevoerd, voor zover er geen sprake is van NVO:

- Bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek (cvo)
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2010
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2015
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2020
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2035
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2041 (in de geval van artikel 3.03, lid 7 ROSR)
- Bij de eerste verlenging van het cvo na 1.1.2045 (passagiervaart)

Zoals gezegd, is het in het NTK georganiseerde bedrijfsleven nauw betrokken geweest bij deze ingrijpende wijziging van het ROSR. Ook de EBU en ESO waren en zijn van mening dat een groeiende discrepantie in technische kwaliteit en uitrusting tussen de nieuwbouw en bestaande schepen (gebouwd vóór 1995) ongewenst is.

Het NTK heeft zich terdege gerealiseerd dat er knelpunten en wellicht onmogelijkheden zouden opdoemen. Om die reden is met name de hardheidsclausule i.c. artikel 24.04, lid 4 ROSR van belang. Deze luidt: *Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.*

Het mag ook duidelijk zijn dat het opnemen van de tranches 2035 en 2045 iets zegt over (on)mogelijkheden om te voldoen aan de daarbij behorende eisen.

Knelpunten

Nu 2010 en 2015 nadert, komen vanuit de sector signalen van ondernemers van met name kleinere schepen die wijzen op terughoudendheid om in de aanpassingen te investeren en daarmee in feite afkoersen op sloop. Dat heeft alles te maken met de mogelijk hoge kosten, de marktwaarde van het schip en waar het oudere ondernemers betreft, het nabijgelegen einde van de eigen onderneming. Voor een categorie schepen waarin nieuwbouw op de korte en wellicht middellange termijn niet te verwachten is, vindt het bedrijfsleven dit een zeer ongewenste ontwikkeling. Tegelijkertijd is aanpassing van die schepen aan de huidige stand der techniek en milieueisen gewenst, al is het maar om te voldoen aan de wensen van de jongere ondernemers.

In het licht van het voorgaande zouden wij de gerezen knelpunten volgens de volgende prioriteitstelling willen oplossen:

- toestaan van alternatieven die hetzelfde doel dienen
- combinatie van alternatief en toepassen van hardheidsclausule
- toepassen van hardheidsclausule
- wijzigen van de termijn

Inventarisatie knelpunten

Bij eerste verlenging van het certificaat na 1.1.2010

- 1) Artikel 3.03, lid 4: Verblijven gasdicht gescheiden van machinekamer en laadruimen
- 2) Artikel 7.02, lid 5: Gekleurde ruiten in stuurhuizen
- 3) Artikel 8.05, lid 4: Geen dagtanks boven motoren en/of uitlaten

Bij eerste verlenging van het certificaat na 1.1.2015

- 4) Artikel 3.04, lid 7: Maximum geluidsniveau in machinekamer 110 dB(A)
Artikel 7.01, lid 2: Maximum geluidsniveau bij stuurstelling 70 dB(A)
Artikel 12.02, lid 5: Maximum geluidsniveau in woonruimten 70 dB(A)
- 5) Artikel 6.01, lid 7: geen waterverontreiniging door smering roerkoningen
Artikel 8.03, lid 5: geen waterverontreiniging door smering schroefassen
- 6) Artikel 8.05, lid 7: Van dek af bedienbare afsluitinrichting brandstoftank
- 7) Artikel 11.12 lid 2-6 en 7-10: Kranen

Bij eerste verlenging van het certificaat na 1.1.2020

- 8) Artikel 6.03, lid 1: Gescheiden pijpleidingsstelsel voor hydraulische installaties

Oplossingen

1) Verblijven gasdicht gescheiden

Voor sommige schepen bijvoorbeeld met een kettingstuurwerk is dit vrijwel onuitvoerbaar. Door het aanbrengen van een gasdetector zou hetzelfde doel gediend worden namelijk de opvarenden behoeden voor blootstelling aan gassen. Het voorstel is daarom zoveel als mogelijk dichtmaken in combinatie met het gebruik van detectoren. De CCR geeft een dienstaanwijzing af, waarmee de nationale Commissies van Deskundigen voldoende ruimte hebben om in alle redelijkheid te handelen. Deze afwijking wordt in het certificaat van onderzoek aangetekend.

2) Gekleurde ruiten in stuurhuizen

Navraag heeft uitgewezen dat op zeer veel schepen van voor 1995 getint glas aanwezig is. Tot dan was het bij nieuwbouw en vernieuwing van de stuurhut zeer gebruikelijk om getint glas te plaatsen. Bij verlenging cvo na 2010 zal – zoals nu bij nieuwbouw - een certificaat of verklaring van een erkend instituut overlegd dienen te worden, inhoudende dat de lichtdoorlaatbaarheid aan de gestelde eis voldoet. In de praktijk kan alleen bijna geheel blank glas aan de eis voldoen. Het is technisch geen probleem om de ramen te vervangen, maar economisch wel. Er is op deze wijze sprake is van kapitaalvernietiging, terwijl op geen enkele wijze aangetoond is dat de veiligheid met de bestaande situatie in het geding is. Het voorstel is de overgangstermijn te wijzigen in 2035.

3) Brandstoftanks en/of appendages boven machine-installaties en/of uitlaatgassenleidingen

In de praktijk zal dit op oudere schepen met langzaam lopende motoren – en daar zijn er nogal wat van - een serieus probleem worden. Deze motoren hebben geen opvoer en verplaatsen van de dagtank is veelal onmogelijk. Strikte handhaving van de eis leidt in die gevallen tot gedwongen hermotorisering en dat is niet aanvaardbaar. Met het plaatsen van een professionele lekbak met afvoerleiding naar de vuil-olietank kan hetzelfde doel gediend worden: Voorkomen van brand. Voorstel is dit in deze bijzondere omstandigheid toe te staan en aan te tekenen in het cvo.

4) Geluidseisen

Vrijwel alle schepen die gebouwd zijn voor 1 april 1976 zullen niet of niet geheel kunnen voldoen aan deze eisen. Bijkomend probleem is dat op dit moment nauwelijks in te schatten is wat de eventuele investeringskosten zouden zijn en of de dan genomen maatregelen wel überhaupt effectief zijn. Toepassing van de hardheidsclausule zou in de rede liggen. Wij zouden daar echter nu niet voor willen pleiten. Het zou de aantrekkelijkheid van deze schepen enorm verhogen indien het geluid in de stuurhut en woning op een aanvaardbaar niveau gebracht kan worden. Om die reden zijn de organisaties in Nederland in samenwerking met TNO een onderzoek gestart naar mogelijke maatregelen en oplossingen. Medio 2008 verwachten wij hierover meer duidelijkheid waarna de NTK de uitkomsten wil bespreken met de CCR.

5) Geen waterverontreinigende smeermiddelen bij roerkoningen en schroefassen

Het doel van deze artikelen is te voorkomen dat schadelijke smeermiddelen in het water kunnen komen. Dat kan door verschillende oplossingen: watersmering, afdichten of gebruik van smeermiddelen die niet belastend zijn voor het milieu. Naar onze mening biedt de redactie van deze artikelen die verschillende mogelijkheden en de NTK zou dat graag bevestigd zien door de CCR.

6) Van dek af bedienbare afsluitinrichting brandstoftank

Dit voorschrift is per 1 april 2007 ingevoerd naar aanleiding van één incident waarbij het maar zeer de vraag is of er enig verband gelegd kan worden. Voor bestaande vaartuigen waar de afsluitinrichting in de machinekameringang is geplaatst, brengt deze verplichting rommel en onkosten met zich en geeft geen meerwaarde voor wat betreft de veiligheid. Voorstel is de overgangstermijn te wijzigen in 2035.

Voor nieuwbouw pleiten wij voor aanscherping in die zin dat de afsluitinrichting van de brandstof op een uniforme plaats wordt voorgeschreven. Dat heeft wel meerwaarde voor de veiligheid zeker als op deze plaats ook de noodstoppen voor de ventilatiesystemen en de bediening van de blusinstallatie zijn gesitueerd.

7) Kranen

Voor een heleboel (auto)kranen zal het niet mogelijk zijn om aan in ieder geval de leden 2 en 10a te voldoen. Die gegevens zijn eenvoudigweg niet meer beschikbaar of nooit beschikbaar geweest. In relatie tot een veilige werking van een autokraan zijn ze ook nauwelijks relevant.

Is het een idee om bij verlenging van het cvo na 2015 de keuring conform lid 8 te overleggen?

8) Dubbel leidingsysteem hydraulische installaties

Dit voorschrift is per 1 april 2007 ingevoerd en zeer tegen onze zin is daarbij de overgangstermijn gesteld op eerste verlenging van cvo na 01-01-2020. De te verwachten kosten voor de aanpassing van een bestaande installatie liggen op dit moment rond € 12.000,-. Bij geen enkel ongeval en schaderapport is gebleken dat de oorzaak van uitval in een enkel leidingsysteem lag. Met de invoering van de terugkerende keuringen en testen (ROSR art. 6.09) is het grootste risico gedekt. Voorstel is daarom de overgangstermijn te wijzigen in 2035.

A.u.b., geachte heer Pauli, deze brief aan de aandacht van de bevoegde comités te brengen.

Met vriendelijke groeten

Getekend

Jan Kruisinga
(Voorzitter)

Bé Boneschansker
(Plaatsver. voorzitter)