

**Bijlage 1: overzichten uit “Forschungsbericht FE-Nummer:
30.318/2000, Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den
technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Hauptstudie,
Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg, juni 2001”**

Typenklasse	Schiffstyp gem. IVR	Nr. gem. IVR
1	Ausbildungsschiff	1
	Sonstige Fahrzeuge	27
	Werkstattschiff	32
2	Autotransportschiff	2
	Pers./Auto-Fähre	19
	RoRo-Schiff	20
	RoRo-Schubleichter	21
	RoRo-GMS Sattelanhänger	22
	RoRo-GSL Sattelanhänger	23
3	Containerschiff	3
	Containerschubleichter	4
4	Deckschute	5
	Güterponton	11
	Güterschleppkahn	12
	Güterschubleichter	13
	Klappschute	14
	Lashleichter	15
5	Kabinenschiffe	7
6	Tagesausflugschiffe	8
7	Gütermotorschiff	10
	Motordeckschute	16
	Motorklappschute	17
	Offene Motorschute	18
8	Schleppboot	24
	Schleppschubboot	25
	Schubboot	26
9	Tankmotorschiff	28
	Zementtankmotorschiff	33
10	Tankponton	29
	Tankschleppkahn	30
	Tanschubleichter	31

Tab. 1: Im IVR registrierte Schiffstypen mit deren Zuordnung zu den jeweiligen Typenklassen

Typenklassen	Land	Altersklassen						Gesamt
		1	2	3	4	5	6	
		bis 1955	1956-1965	1966-1975	1976-1985	1986-1995	ab 1996	
1	B	9	3	2	0	0	1	15
	CH	7	1	5	5	1	0	19
	D	21	9	3	7	12	1	53
	F	0	1	0	0	0	0	1
	L	1	0	2	0	1	0	4
	NL	6	24	19	4	3	3	59
		44	38	31	16	17	5	151
2	B	0	0	0	0	0	0	0
	CH	0	0	1	0	0	0	1
	D	0	0	0	0	0	0	0
	F	0	0	0	0	0	0	0
	L	0	0	0	0	0	0	0
	NL	0	0	4	6	3	1	14
		0	0	5	6	3	1	15
3	B	0	0	0	0	0	0	0
	CH	0	0	0	0	0	0	0
	D	0	0	0	0	0	0	0
	F	0	0	0	0	0	0	0
	L	0	0	0	0	0	0	0
	NL	0	0	1	3	8	5	17
		0	0	1	3	8	5	17
4	B	1	13	25	45	49	2	135
	CH	1	0	1	0	1	0	3
	D	108	94	182	546	340	23	1293
	F	5	6	5	23	2	1	42
	L	0	0	0	0	0	0	0
	NL	113	78	187	172	131	37	718
		228	191	400	786	523	63	2191
5	B	0	0	0	0	0	0	0
	CH	0	0	0	0	0	0	0
	D	76	9	17	23	44	22	191
	F	0	0	0	0	0	0	0
	L	0	0	0	0	0	0	0
	NL	0	0	0	0	0	0	0
		76	9	17	23	44	22	191
6	B	0	0	0	0	0	0	0
	CH	0	0	0	0	0	0	0
	D	131	24	61	139	126	64	545
	F	0	0	0	0	0	0	0
	L	0	0	0	0	0	0	0
	NL	0	0	0	0	0	0	0
		131	24	61	139	126	64	545
7	B	512	578	100	17	40	12	1259
	CH	2	3	3	7	1	1	17
	D	538	323	134	47	23	1	1066
	F	327	338	69	17	4	0	755
	L	9	9	1	0	0	0	19
	NL	1072	1182	288	160	105	23	2830
		2460	2433	595	248	173	37	5946
8	B	9	12	2	6	5	0	34
	CH	2	1	5	0	0	1	9
	D	92	63	102	64	37	0	358
	F	2	1	4	0	0	0	7
	L	7	2	4	1	4	0	18
	NL	118	50	35	29	11	2	245
		230	129	152	100	57	3	671
9	B	29	64	38	13	25	2	171
	CH	4	10	12	4	14	2	46
	D	37	158	124	16	28	10	373
	F	2	5	1	1	0	0	9
	L	1	6	5	1	1	0	14
	NL	42	143	106	17	70	13	391
		115	386	286	52	138	27	1004
10	B	1	3	7	1	0	0	12
	CH	0	0	0	0	0	0	0
	D	0	4	19	7	6	0	36
	F	0	4	2	1	0	0	7
	L	0	0	1	1	1	0	3
	NL	3	4	13	4	6	1	31
		4	15	42	14	13	1	89
Summe		3288	3225	1590	1387	1102	228	10820

Tab. 2: Die um das Herkunftsland der Schiffe erweiterte Tab. 3

Bijlage 2:

De Inspectie heeft uit het programma basisregistratie gegevens verzameld over aantallen schepen met een CvO. Het programma basisregistratie is de database waar alle, in Nederland verstrekte, scheepscertificaten in geregistreerd staan.

Aantal schepen met een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) voor de Rijnvaart:

- gebouwd voor 1985
3461 schepen
- gebouwd tussen 1985 en 1995
schepen 617
- gebouwd tussen 1995 en heden
schepen 1129

Totaal

5207 schepen

Van deze schepen loopt de geldigheidsduur van het certificaat als volgt af, de periode van 7 jaar wordt geschetst gezien dit de geldigheidsduur van het langslopende certificaat betreft. Het onderscheid in bouwjaren wordt gemaakt omdat belangrijke wijzigingen in de CCR regelgeving zijn doorgevoerd in 1985 en 1995. Algemeen kan gezegd worden dat de eerste groep van de meeste overgangsvoorschriften gebruik kan maken en de laatste groep vermoedelijk helemaal geen gebruik maakt van overgangsvoorschriften.

Verlopen van geldig certificaat van onderzoek		Gebouwd vóór 1985	Gebouwd tussen 1985-1995	Gebouwd tussen 1995 en heden
jaar	totaal			
2010	922	677	142	103
2011	835	606	98	131
2012	715	514	88	113
2013	772	521	101	150
2014	571	392	45	134
2015	559	370	59	130
2016	152	47	4	101

Het getalsmatige verschil van 681 (5207 met een geldig CvO en 4526 schepen waarbij bekend is wanneer het certificaat verloopt) zijn schepen die

nu varen met een voorlopig certificaat en schepen die nog in 2009 het CvO moeten verlengen. Deze schepen zijn nog niet verplicht aan de overgangsbepalingen te voldoen.

Bijlage 3:

Conclusies van het overleg met Nederlandse vertegenwoordigers van EBU en ESO van 5 maart 2009.

De hardheidsclausule: Artikel 24.04 Overige afwijkingen

4. 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.

Dat deze clausule uitsluitend in individuele gevallen kan worden toegepast volgt onder andere uit het feit dat de toegestane afwijking in het certificaat moet worden aangetekend.

Het aantonen dat de toepassing van een bepaling moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt dient uiteraard door betrokkene gedaan te worden. Hij kan daarbij natuurlijk ondersteund worden door zijn branche-organisatie. De coulance, waarover de Staatssecretaris in het AO van 3 februari sprak, houdt in dat in redelijkheid technisch wordt meegedacht door IVW. Daarnaast zal IVW assisteren bij het opstellen van de aanvraag aan de CCR.

Of er een aanbeveling gedaan wordt om af te wijken van de voorschriften wordt dus door de CCR besloten. De Nederlandse delegatie zal zich in de discussie over dat besluit ook coulant opstellen.

In z'n algemeenheid kan gesteld worden dat het makkelijker wordt om een aanbeveling van de CCR te krijgen naarmate betrokkene grotere financiële inspanningen heeft verricht en door (andere) maatregelen het gestelde doel dichter benaderd heeft.

De aan de CCR gemelde knelpunten

1) Verblijven gasdicht gescheiden van machinekamer en laadruimen.

Gezien de relatief eenvoudige manier waarop deze gasdichtheid gerealiseerd kan worden (afkitten met de juiste kit door de schipper zelf) wordt vastgesteld dat deze bepaling vermoedelijk niet tot problemen zal leiden.

2) Lichtdoorlatendheid ruiten stuurhuizen.

Omdat dubbel glas al een flinke reductie van de lichtdoorlatendheid met zich meebrengt, zou het kunnen dat een aantal schepen ondanks een relatief nieuwe stuurhut, toch niet voldoet aan deze eis. De vertegenwoordigers van de sector betwisten daarmee de cijfers uit het

rapport (1001 schepen in 2000). Omdat zij zelf ook geen cijfers beschikbaar hebben over het aantal schepen waarvan de huidige ruiten niet voldoen, wordt besloten dat via de EICB een onderzoek hiernaar gedaan zal worden. In dit onderzoek zal ook zal ook vastgesteld worden welke mate van lichtdoorlatendheid wél gehaald wordt. Het onderzoeksvoorstel zal afgestemd worden met IVW. Getracht zal worden het onderzoek vóór het eind van het jaar af te ronden.

3) Geen dagtanks boven motoren en of uitlaten.

Het doel van deze maatregel is het voorkomen van brand in de machinekamer. Daarom moet het lekken van brandbare vloeistoffen op hete oppervlakken voorkomen worden. Lekbakken zouden een oplossing zijn, maar deze zijn nu juist in 2010 als oplossing hiervoor verboden. Naar de mening van de aanwezigen ligt de achtergrond van dit verbod in de vaak provisorische wijze van aanbrengen van deze lekbakken. Naar de mening van IVW kunnen deugdelijke en professioneel aangebrachte opvangsystemen met een afvoer naar een lokatie buiten motor en uitlaat een alternatief kunnen zijn, op grond van artikel 2.19. Besloten wordt dat NL deze werkwijze van de IVW in RVG zal melden.

4) Geluidsniveau machinekamer, stuurstelling en woonruimte

De bedoeling van het voorschrift is helder en ook de sector streeft naar een zo laag mogelijk geluidsniveau. Er loopt momenteel een onderzoek door het bedrijfsleven naar de hoogte van geluidsniveaus en de mogelijkheden om die te verlagen. Dit onderzoek moet afgewacht worden voordat concrete afspraken gemaakt kunnen worden. Duidelijk is al wel dat indien in een individueel geval flink is geïnvesteerd in geluidsreducerende maatregelen en net niet aan de bepaling wordt voldaan, een beroep op de hardheidsclausule zeker tot de mogelijkheden behoort.

5) Geen waterverontreiniging door smering roerkoningen en schroefassen

De voorhanden middelen en technieken geven voldoende mogelijkheid om aan de bepaling te voldoen zonder technische problemen of onoverkomenlijke investeringen.

6) Van dek af bedienbare afsluitinrichting brandstoftank

Ook bij een dichte machinekamerdeur moet de afsluitinrichting bedienbaar zijn. Veel schepen in Nederland voldoen hier niet aan om pragmatische redenen. Alle ADNR schepen zijn overigens wel zo uitgerust. Vastgesteld wordt dat dit onderwerp in de CCR erg gevoelig ligt en de praktische oplossing niet moeilijk aan te brengen is. Ook financieel is deze oplossing zeker niet onoverkomelijk.

7) Kranen

De eisen t.a.v. kranen zijn recentelijk besproken in de CCR.

Uitkomst: plaatje van de niet te achterhalen eigenaar is niet nodig, maar een handleiding moet er gewoon zijn. De handleiding kan door een expert of door de schipper geschreven worden indien de fabrikant niet meer te achterhalen is of niet meer bestaat. Dus in alle redelijkheid moet dit geen groot probleem zijn. IVW zal dit nog met Duitsland afgestemmen.

8) Gescheiden pijpleidingsysteem voor hydraulische (stuur)installaties

Het blijkt dat een duidelijker uitleg over deze bepaling nodig is. IVW zal de uitleg breed bekend maken. Ook voor dit onderwerp geldt dus dat een beroep op de hardheidsclausule waarschijnlijk niet nodig zal zijn.