

ADMINISTRATIEAANWIJZING Nr. 20

Uitrusting van schepen die volgens de standaarden S1 en S2 worden gevaren

(Artikel 23.09 van bijlage II)

1. ALGEMENE INLEIDING

Volgens artikel 23.09, lid 1, van bijlage II moeten schepen die bedoeld zijn om volgens de standaarden S1 en S2 te worden gevaren, voldoen aan de bepalingen van dit artikel. Volgens artikel 23.09, lid 1, moet de commissie van deskundigen in het communautair binnenvaartcertificaat bevestigen dat het schip voldoet aan deze bepalingen.

Deze bepalingen zijn voorschriften betreffende aanvullende uitrusting die van toepassing is in aanvulling op de voorschriften waaraan een schip moet voldoen voor de afgifte van een communautair binnenvaartcertificaat. De bepalingen van artikel 23.09 die op verschillende wijzen kunnen worden geïnterpreteerd, worden in deze administratieaanwijzing verduidelijkt. Bijgevolg moeten de bepalingen van artikel 23.09, lid 1, van bijlage II als volgt geïnterpreteerd worden:

2. ARTIKEL 23.09

2.1 (1.1, onder a)) - Inrichting van het voortstuwingssysteem

Als een schip uitgerust is met een direct omkeerbare hoofdmotor moet het persluchtsysteem dat nodig is om de richting van de stuwdruk om te keren:

- a) permanent onder druk gehouden worden door een zich automatisch instellende compressor, of
- b) als er een alarm in werking gesteld wordt in het stuurhuis onder druk gehouden worden door een hulpmotor die van op de stuurstelling gestart kan worden. Als de hulpmotor een eigen brandstoftank heeft, moet er - overeenkomstig artikel 8.05, lid 13 - een alarmtoestel in het stuurhuis aanwezig zijn dat aangeeft dat de hoeveelheid brandstof in de tank niet meer voldoende is voor een veilige voortzetting van de vaart.

2.2 (1.1, onder b)) - Bilgewater in de hoofdmachinekamer

Als een boogstuurinrichting nodig is om aan de manoeuvreervoorschriften van hoofdstuk 5 te voldoen, moet de ruimte met de boogstuurinrichting gezien worden als een hoofdmachinekamer.

2.3 (1.1, onder c)) - Automatische brandstoftoevoer

2.3.1 Als het voortstuwingssysteem een dagtank heeft,

- a) moet de inhoud voldoende zijn om de werking van het voortstuwingssysteem gedurende 24 uur te garanderen onder aanname van een brandstofverbruik van 0,25 liter per kW per uur,
- b) moet de brandstofpomp voor het vullen van de dagtank continu werken, of
- c) moet de brandstofpomp uitgerust zijn met
 - een schakelaar die de brandstofpomp automatisch inschakelt wanneer de dagtank een bepaald minimumniveau bereikt, en
 - met een schakelaar die de brandstofpomp automatisch uitschakelt wanneer de dagtank vol is.

2.3.2 De dagtank moet beschikken over een alarm voor het brandstofniveau dat voldoet aan de voorschriften van artikel 8.05, lid 13.

2.4 (1.1, onder d)) - Geen bijzondere krachtsinspanning vereist voor de stuurinrichting

Hydraulisch werkende stuurinrichtingen voldoen aan deze eis. Om handbediende stuurinrichtingen in werking te stellen, mag ten hoogste een kracht van 160 N nodig zijn

2.5 (1.1, onder e)) - Optische en akoestische signalen vereist tijdens het varen

Onder optische signalen vallen niet de cilinders, bollen, kegels of dubbele kegels die volgens de scheepvaartpolitiereglementen van de lidstaten vereist zijn.

2.6 (1.1, onder f)) - Directe communicatie en communicatie met de machinekamer

2.6.1 Directe communicatie wordt geacht te zijn gewaarborgd als

- a) er direct visueel contact mogelijk is tussen het stuurhuis en de controleposities voor de lieren en de bolders op het voorschip of achterschip en bovendien de afstand van het stuurhuis tot deze controleposities niet meer dan 35 m bedraagt, en
- b) het verblijf vanuit het stuurhuis direct toegankelijk is.

2.6.2 Communicatie met de machinekamer moet geacht worden te zijn gewaarborgd als het signaal bedoeld in artikel 7.09, lid 3, tweede zin, onafhankelijk functioneert van de schakelaar waarnaar verwezen wordt in artikel 7.09, lid 2.

2.7 (1.1, onder i)) - Zwengels en soortgelijke draaibare voorzieningen

Het betreft onder meer:

- a) handmatig bediende ankerlieren (als de grootste vereiste kracht wordt de kracht beschouwd die nodig is wanneer de ankers vrij hangen);
- b) zwengels om luiken op te heffen;
- c) zwengels op de mast- en kokerlieren.

Hieronder vallen niet:

- a) verhaal- en koppellieren;
- b) zwengels op kranen, behalve bedoeld voor bijboten.

2.8 (1.1, onder m)) - Ergonomische inrichting

Aan de bepalingen wordt geacht te zijn voldaan als

- a) het stuurhuis is ingericht volgens de Europese norm EN 1864:2008, of
- b) bij een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, of
- c) als het stuurhuis aan de volgende eisen voldoet:
 - aa) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten moeten zich in het voorwaartse gezichtsveld en binnen een boog van ten hoogste 180° (90° stuurboord en 90° bakboord) bevinden, inclusief de vloer en het plafond. Ze moeten goed leesbaar en zichtbaar zijn vanuit de normale positie van de roerganger.
 - bb) De belangrijkste controle-instrumenten zoals het stuurwiel of de stuurarm, de motorbediening, de marifoonbediening en de bediening voor de akoestische signalen en de waarschuwings- en manoeuvreersignalen die vereist zijn volgens de nationale of internationale politiereglementen, indien van toepassing, zullen zodanig ingericht worden dat de afstand tussen de instrumenten aan stuurboordzijde en die aan bakboordzijde niet meer dan 3 m bedraagt. De roerganger moet de motoren kunnen bedienen zonder de bediening van de stuurinrichting los te laten en moet tegelijkertijd andere instrumenten kunnen bedienen zoals de marifoon, de instrumenten voor de akoestische signalen en de waarschuwings- en manoeuvreersignalen conform de nationale en internationale scheepvaartpolitiereglementen, indien van toepassing.

cc) De waarschuwings- en manoeuvreersignalen die vereist zijn volgens de nationale en internationale scheepvaartpolitiereglementen, indien van toepassing, moeten elektrisch, pneumatisch, hydraulisch of mechanisch aangedreven worden. In afwijking daarvan mogen ze bediend worden met behulp van een spankabel, als een veilige werking van op de stuurstelling alleen op deze manier mogelijk is.

3. ARTIKEL 23.09

3.1 (1.2, onder a) - Alleen varend motorschip

Motorschepen die volgens het communautaire binnenvaartcertificaat ook geschikt zijn om te duwen maar die a) geen hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren hebben, of

b) waarvan de hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren niet voldoen aan de eisen van punt 3.3 van deze administratieaanwijzing krijgen de standaard S2 als alleen varend motorschip.

De aantekening „Standaard S2 is niet van toepassing op het motorschip wanneer het duwt” dient te worden vermeld onder punt 47 van het communautaire binnenvaartcertificaat.

3.2 (1.2, onder c) - Geduwde samenstellen

Motorschepen die volgens hun communautaire binnenvaartcertificaat geschikt zijn om te duwen en uitgerust zijn met hydraulisch en elektrisch aangedreven koppellieren die voldoen aan de eisen van punt 3.3 van deze administratieaanwijzing, maar die geen eigen boegschroefinstallatie hebben, krijgen de standaard S2 als motorschip dat een samenstel voortbeweegt. De aantekening „Standaard S2 is niet van toepassing op het motorschip wanneer het alleen vaart” dient te worden vermeld onder punt 47 van het communautaire binnenvaartcertificaat.

3.3 (1.2, onder c), eerste zin, en 1.2, onder d), eerste zin) - Speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen voor het spannen van de kabels (koppelingsinrichtingen)

De vereiste koppelingsinrichtingen bestaan uit de minimale uitrusting volgens artikel 16.01, lid 2; volgens punten 2.1 en 2.2 van administratieaanwijzing nr. 3 (verbindingen in de langsrichting) dienen zij om de koppelingskrachten op te nemen en moeten zij voldoen aan de volgende eisen:

- a) De inrichting mag alleen op mechanisch wijze zorgen voor de spankrachten die nodig zijn voor de koppeling.
- b) De bediening van de inrichting moet zich op de inrichting zelf bevinden. In afwijking daarvan is een afstandsbediening toegestaan op voorwaarde dat
 - de persoon die de inrichting bedient vrij uitzicht heeft op de inrichting vanuit de bedieningspositie;
 - er een inrichting is op de bedieningspositie die onopzettelijke bediening voorkomt;
 - de inrichting een noodstop heeft.
- c) De inrichting moet een reminrichting hebben die onmiddellijk reageert als de bedieningsknoppen losgelaten worden of als de aandrijving uitvalt.
- d) Het moet mogelijk zijn om de koppelingskabel handmatig los te maken als de aandrijving uitvalt.

3.4 (1.2, onder c), tweede zin, en 1.2, onder d), tweede zin) - De boegschroefinstallatie bedienen

De bediening van de boegschroefinstallatie moet permanent geïnstalleerd zijn in het stuurhuis. Aan de eisen van artikel 7.04, lid 8, moet voldaan worden: De elektrische bekabeling om de boegschroefinstallatie te bedienen, moet vast aan het voorste gedeelte van het duwende motorschip of de duwboot bevestigd zijn.

3.5 (1.2, onder e)) - Gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen

Gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen worden gewaarborgd door het voortstuwingssysteem

dat bestaat uit:

- a) een meerschroefaandrijving en ten minste twee onafhankelijke voortstuwingssystemen met een gelijkwaardige vermogensafgifte,
- b) ten minste één cycloïdaalschroef,
- c) ten minste één roerpropeller, of
- d) ten minste één 360° waterstraalvoortstuwingssysteem.