

PROTOCOL 29

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Keuringen (Inhoudsopgave, artt. 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, bijlage B)

1. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) voorziet voor sommige scheepsuitrustingen bijzondere keuringen. Deze keuringen onderscheiden zich vanwege het feit dat hun uitvoering bijzondere kennis of ervaring vereist, waarover de Commissies van Deskundigen vaak niet beschikken. Daarnaast zijn er ook keuringen die in aanzienlijk kortere intervallen moeten worden uitgevoerd dan het onderzoek van een schip. Daarom worden deze keuringen in het algemeen niet door de Commissies van Deskundigen uitgevoerd en zijn deze in het ROSR in bijzonderheden vastgelegd.
2. De voorschriften voor de keuringen zijn op verschillende momenten in het ROSR overgenomen. Daarbij werden de voorschriften in sommige gevallen niet duidelijk opgesteld, in het bijzonder met betrekking tot de eisen aan de bekwaamheid van de keurder. Bovendien zijn in de formuleringen van de voorschriften discrepanties geslopen, die inhoudelijk niet te rechtvaardigen zijn. Daaruit resulteren misverstanden bij degenen voor wie de voorschriften bestemd zijn en onderscheiden in de toepassingen van de voorschriften door de verschillende Commissies van Deskundigen.
3. In de lidstaten van de CCR leken de door de bovengenoemde onvolmaaktheden bij de toepassing van de voorschriften ontstane problemen – althans zolang deze keuringen in aantal beperkt bleven – in hun omvang nog acceptabel, aangezien in deze landen in vele gevallen de voorschriften op analoge wijze werden geïnterpreteerd. Met de toename van deze keuringen door het verschijnen van andere uitrustingen aan boord, zoals vast ingebouwde brandblusinstallaties, nam ook de omvang van de problemen toe. Voor de EU-lidstaten die deze voorschriften in het kader van de implementatie van Richtlijn 2006/87/EG voor de eerste keer toepassen, zijn deze problemen nog veel groter, aangezien deze landen vaak noch met het systeem van Commissies van Deskundigen, noch met keuringen door externe vaklui vertrouwd zijn. Daarom moeten de voorschriften over de keuringen in het ROSR en de richtlijn worden herzien, teneinde tot duidelijkere, consistentere en begrijpelijker regelgevingen te komen, die de toepassing van de technische voorschriften vereenvoudigen en in alle lidstaten van de CCR en de EU tot een gelijksoortig niveau van de keuringen en technische scheepsveiligheid leidt.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorschriften van het ROSR voor keuringen die tevens zo in Richtlijn 2006/87/EG worden overgenomen, zijn in vele gevallen niet duidelijk en tonen gedeeltelijk verschillen die inhoudelijk niet te rechtvaardigen zijn. Dit heeft reeds tot uiteenlopende toepassingen van de voorschriften in de lidstaten van de CCR geleid. Voor de EU-lidstaten die deze voorschriften in het kader van de implementatie van Richtlijn 2006/87/EG voor de eerste keer toepassen, zijn deze problemen nog veel groter, aangezien deze landen vaak noch met het systeem van Commissies van Deskundigen, noch met keuringen door externe vaklui vertrouwd zijn.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief voor de geplande wijzigingen zou kunnen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd te laten,
- ii. de keuringen verder te reglementeren, in het bijzonder vaste uniforme termijnen inclusief het onderzoek van een schip voor te schrijven

Van alternatief i kan worden verwacht dat de problemen die met de actuele voorschriften zijn gerezen, zich blijven voordoen. Ten gevolge daarvan zal de behoefte aan overleg en afstemming in de desbetreffende organen van de CCR en EU ongetwijfeld groter worden. In het bijzonder zouden echter de voorschriften uiteenlopend worden toegepast, hetgeen tot verschillende veiligheidsniveaus en concurrentievervalsing zou leiden. Het laatste zou het gevolg zijn van de grote variaties in de kosten voor de afzonderlijke keuringen en van het feit dat de keurders, op grond van hun uiteenlopende kennis en ervaring, bij identieke situaties qua omvang aanzienlijk uiteenlopende maatregelen voor een reparatie zouden kunnen eisen.

Alternatief ii zou een vast tijdschema voor het uitvoeren van alle keuringen inclusief het terugkerende onderzoek van de schepen vaststellen en dus een bijzonder transparant en eenvoudig systeem voor de uitvoering van alle keuringen creëren. Dit systeem zou vereisen dat onafhankelijk

- van de staat van de afzonderlijke uitrustingen,
 - van de staat van het schip in zijn geheel en in het bijzonder van de plaatsterkte van de scheepsromp evenals
 - van tussentijds uitgevoerde reparaties na schade aan de uitrustingen of delen van het schip
- na verloop van de in het Reglement vastgestelde termijnen de keuringen moeten worden uitgevoerd. Daardoor zouden, indien tussentijdse reparaties werden uitgevoerd, of indien de goede staat van onderhoud van het schip in principe langere intervallen tussen de vastgestelde onderzoeken langer toelaat, de effectieve intervallen tussen de keuringen onnodig kort zijn. Aan de andere kant zouden, bij een staat van onderhoud van het schip of van uitrustingen die een veilig functioneren voor een tijdsduur inhoudt, die korter is dan de door de keuringstermijnen van het Reglement vastgestelde tijdsduur, onmiddellijk maatregelen voor een reparatie zijn getroffen. Deze reparaties zouden namelijk noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van een staat die een veilig functioneren gedurende de periode die door de in de voorschriften vastgestelde interval is bepaald, garandeert.

Dit alternatief, in het reglement een vast tijdschema voor het uitvoeren van alle keuringen inclusief het terugkerende onderzoek van een schip vast te stellen, werd grondig onderzocht, maar uiteindelijk verworpen, aangezien dit onder bepaalde omstandigheden tot extra kosten voor het scheepvaartbedrijfsleven zou kunnen leiden. Voor scheepseigenaren die deze extra kosten vrijwillig op de koop toe zouden willen nemen om de keuringen van hun schip volgens een vast tijdschema te kunnen uitvoeren, staat dit alternatief echter open. De voorschriften laten dit toe.

Consequenties van deze wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen van de voorschriften over de keuringen in het ROSR en van Richtlijn 2006/87/EG leiden tot duidelijke, consistente en begrijpelijke regelgevingen die de toepassing van de technische voorschriften vereenvoudigen en in alle lidstaten van de CCR en de EU tot een gelijksoortig niveau van de keuringen en dus van de technische scheepsveiligheid leiden. Eventuele concurrentievervalsingen op grond van uiteenlopende toepassingen van de voorschriften worden uitgesloten of beperkt tot een minimum. In enkele gevallen, dat wil zeggen voor sommige keuringen in het algemeen of voor de uitvoering van sommige keuringen in bepaalde lidstaten, zouden in de toekomst zowel hogere of lagere eisen dan tot nu toe gesteld kunnen worden. Daarom is te verwachten dat globaal genomen de lasten voor het scheepvaartbedrijfsleven niet zullen verhogen.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

De huidige problemen zouden blijven bestaan. (Zie alternatief i.)

Besluit

De Centrale Commissie,

ernaar strevend voor het scheepvaartbedrijfsleven, de werven en leveranciers van scheepsuitrustingen, zo eenvoudig, transparant en flexibel mogelijke voorschriften voor de uitvoering van de in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voorgeschreven keuringen vast te stellen,

in de overtuiging dat uiteenlopende toepassingen van de voorschriften in de verschillende landen vermeden zouden moeten worden, opdat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt en concurrentievervalsingen worden uitgesloten,

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijkkluidendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

wetende dat een aan voorliggend besluit overeenkomstige aanvulling van voornoemde Richtlijn is voorzien,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn treden op 1 december 2011 in werking.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 6.09 komt te luiden:*

“6.09 Keuring”

b) *De vermelding bij artikel 14.13 komt te luiden:*

“14.13 Keuring”

c) *De vermelding bij artikel 14.14 komt te luiden:*

“14.14 Voorwaarden voor beproevingen”

2. *De volgende onderdelen 92 en 93 worden aan artikel 1.01 toegevoegd:*

“92. “Erkend deskundige”: een persoon die door een bevoegde autoriteit of door een geautoriseerde instantie van één der Rijnsoeverstaten of van België is erkend, op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring bijzondere kennis op het te beproeven gebied heeft, met de ter zake dienende voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, specifieke reglementen, technische regels van andere EU-lidstaten) volkomen vertrouwd is en de betrokken installaties of inrichtingen kan keuren en met kennis van zaken kan beoordelen;

93. “Deskundige”: een persoon die op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring voldoende kennis op het te beproeven gebied heeft en met de ter zake dienende voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, specifieke reglementen, technische regels van andere EU-lidstaten) zover vertrouwd is, dat hij de bedrijfszekerheid van de betrokken installaties en inrichtingen kan beoordelen.”

3. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst):*

a) *Tweede lid, komt te luiden:*

“2. De Commissies van Deskundigen bestaan uit een voorzitter en erkend deskundigen.

Als erkend deskundigen maken van iedere Commissie ten minste deel uit:

- a) een ambtenaar van het bevoegd gezag op het gebied van de scheepvaart;
- b) een erkend deskundige op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines,
- c) een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartschipperspatent dat het voeren van het schip dat onderzocht moet worden toestaat.”

b) *Derde lid, komt te luiden:*

“3. De voorzitter en de erkend deskundigen van elke Commissie worden benoemd door de autoriteiten van de staat waartoe de Commissie behoort.

De voorzitter en de erkend deskundigen dienen bij de aanvaarding van hun functie schriftelijk te verklaren dat zij deze in alle onpartijdigheid zullen vervullen. Van ambtenaren wordt een dergelijke verklaring niet geëist.”

c) *Vierde lid, komt te luiden:*

“4. De Commissies van Deskundigen kunnen zich onder de voorwaarden, zoals door elk der betrokken staten zullen worden vastgesteld, doen bijstaan door gespecialiseerde erkend deskundigen.”

4. *Artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b., eerste alinea, komt te luiden:*

“b) Bij onderzoeken als bedoeld in artikel 2.09 moeten bij schepen die van staal zijn gebouwd als minimale dikte van de bodem-, kim- en zijbeplating ten minste de grootste van de aan de hand van de volgende formules vastgestelde waarden worden genomen:”

5. *De titel van artikel 6.09 komt te luiden:*

“Artikel 6.09
Keuring”

6. *Artikel 8.01, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Drukvaten voor de bedrijfsvoering van het schip moeten

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
- b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een verandering of reparatie, en
- c) met regelmaat en ten minste elke vijf jaar,

door een erkend deskundige op de bedrijfszekerheid worden gekeurd. Deze keuring bestaat uit een interne en externe controle. Voor persluchthouders die intern niet onberispelijk gecontroleerd kunnen worden, of waarvan de onberispelijke staat bij de interne controle niet afdoend kon worden vastgesteld, moet bijkomend een andere niet-destructieve keuringsprocedure of een waterdrukcontrole worden toegepast.

Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.

Andere installaties die controle vereisen zoals stoomketels, andere drukkaten, alsmede hun toebehoren en liften moeten voldoen aan de voorschriften van één der Rijnsoeverstaten of van België.”

7. *Artikel 10.03, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. Draagbare blustoestellen moeten ten minste iedere twee jaar door een deskundige worden gekeurd. Hiervan moet een kenmerking op het blustoestel worden aangebracht, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarop de datum van de keuring is aangegeven.”

8. *Artikel 10.03a, zesde tot en met achtste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“6. De installaties moeten:

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
- b) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;
- c) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
- d) met regelmaat en ten minste elke twee jaar, door een erkend deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel d kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.

7. Bij de keuring, bedoeld in het zesde lid, moet de erkend deskundige of deskundige controleren of de installaties aan de eisen van dit artikel voldoen.

De keuring moet ten minste bestaan uit

- a) inspectie van de buitenkant van de installatie als geheel;
- b) controle van de bedrijfszekerheid van de veiligheidssystemen en de sproeikoppen;
- c) controle van het systeem van druktanks en pompen.

8. Met betrekking tot de keuring moet een door de erkend deskundige of deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

9. *Artikel 10.03b, negende lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel b komt te luiden:*

“b) De installatie moet:

- aa) vóór de eerste ingebruikstelling,
- bb) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;
- cc) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
- dd) met regelmaat en ten minste elke twee jaar, door een erkend deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel dd kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.”

b) *Letter c komt als volgt te luiden:*

“c) Bij de keuring moet de erkend deskundige of de deskundige controleren of de installatie aan de eisen van dit artikel voldoet.”

10. *Artikel 11.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Kranen moeten:

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
- b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
- c) met regelmaat en ten minste elke tien jaar,

door een erkend deskundige worden gekeurd. Daarbij dient de aanwezigheid van voldoende stevigheid en stabiliteit rekenkundig en door een belastingsproef aan boord te worden aangetoond.

Voor kranen waarvan de bedrijfslast niet meer bedraagt dan 2000 kg kan de erkend deskundige beslissen het rekenkundige bewijs geheel of gedeeltelijk te vervangen door een proef met het 1,25-voudige van de bedrijfslast die over het hele werkgebied wordt uitgevoerd.

Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

b) *Het zevende lid komt te luiden:*

“7. Kranen dienen regelmatig, echter ten minste één keer per jaar, door een deskundige te worden gekeurd. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is.

Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.”

c) *Het achtste lid komt te vervallen.*

d) *Het bestaande negende lid wordt het achtste lid.*

e) *Het bestaande tiende lid wordt het negende lid, dat als volgt komt te luiden:*

„9. Voor kranen moeten de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant van de kraan aan boord aanwezig zijn. Deze moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:

- a) toepassing en functie van de bedieningsorganen;
- b) maximaal toelaatbare bedrijfslast overeenkomstig de vlucht;
- c) maximaal toelaatbare helling van de kraan;
- d) handleiding voor montage en onderhoud;
- e) algemene technische gegevens.”

11. *Artikel 14.13 komt te luiden:*

“§ 14.13

Keuring

Vloeibaargasinstallaties moeten

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
 - b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
 - c) bij iedere vernieuwing van de in artikel 14.15 bedoelde aantekening,
- door een erkend deskundige worden gekeurd. De erkend deskundige moet controleren of de installatie aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet.

Met betrekking tot de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt. Hiervan moet een kopie aan de Commissie van Deskundigen worden overgelegd.”

12. *De titel van artikel 14.14 komt te luiden:*

“§ 14.14

Voorwaarden voor beproevingen”

13. *Artikel 14.15 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Voor elke vloeibaargasinstallatie die aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet moet een aantekening worden geplaatst in het certificaat van onderzoek.”

b) *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Deze aantekening wordt door de Commissie van Deskundigen geplaatst na de in artikel 14.13 bedoelde keuring.”

c) *Het derde lid komt te luiden:*

“3. De geldigheidsduur van de aantekening bedraagt ten hoogste drie jaar. Vóór iedere vernieuwing dient een nieuwe keuring overeenkomstig artikel 14.13 plaats te vinden.

Bij wijze van uitzondering kan de Commissie van Deskundigen op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger de geldigheidsduur van de aantekening met ten hoogste drie maanden verlengen, zonder dat eerst een keuring overeenkomstig artikel 14.13 heeft plaatsgehad. Deze verlenging wordt in het certificaat van onderzoek aangetekend.”

14. De tabel bij artikel 24.02, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.12 komt te luiden:

“11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”.
--------------------------	--------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

15. De tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.12 komt te luiden:

“11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.12.2011”
--------------------------	--------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	------------

16. Bijlage B wordt als volgt gewijzigd

a) Onder nummer 50, eerste regel wordt het begrip “deskundige” door het begrip “erkend deskundige” vervangen (betreft uitsluitend de Nederlandse versie).

b) De paragraaf na de tabel onder nummer 50 komt te luiden:

Deze verklaring is geldig tot en met	
..... (plaats), op (Datum)
 Commissie van Deskundigen
Stempel (Handtekening)

c) Onder nummer 51, vierde regel wordt het begrip “deskundige” door het begrip “erkend deskundige” vervangen (betreft uitsluitend de Nederlandse versie).