

9.1 Constructievoorschriften voor droge lading schepen

9.1; Constructievoorschriften voor droge lading schepen

9.1.0 De voorschriften 9.1.0.0 tot en met 9.1.0.79 zijn van toepassing op droge lading schepen

9.1.0. 0; Materialen

De scheepsromp moet van scheepsbouwstaal of van een ander, ten minste gelijkwaardig metaal zijn gebouwd, waarbij de gelijkwaardigheid betrekking heeft op de mechanische eigenschappen en op een bestendigheid tegen de inwerking van temperatuur of vuur.

9.1.0.1-

9.1.0.10 gereserveerd

9.1.0.11; Laadruimen

9.1.0.11.1

a) Ieder laadruim moet aan de voor- en achterzijde door waterdichte metalen schotten zijn begrensd.

b) De laadruimen mogen geen gemeenschappelijk schot met de brandstoftanks hebben.

9.1.0.11.2 De bodems van de laadruimen moeten zodanig zijn geconstrueerd, dat zij schoongemaakt en gedroogd kunnen worden.

9.1.0.11.3 De luiken moeten sproeiwater- en regendicht zijn of door middel van waterdichte kleden zijn afgedekt.

Kleden, die voor het afdekken van de laadruimen worden gebruikt, moeten moeilijk ontvlambaar zijn.

9.1.0.11.4 In de laadruimen mag geen verwarmingsinstallatie zijn ingebouwd.

9.1.0.12 ; Ventilatie

9.1.0.12.1 Ieder laadruim moet door middel van twee onafhankelijk van elkaar werkende zuigventilatoren kunnen worden geventileerd.

De capaciteit moet zodanig zijn, dat de inhoud van het lege laadruim ten minste vijfmaal per uur volledig kan worden verversd.

De ventilator moet zodanig zijn uitgevoerd dat vonkvorming bij aanraking van een schoep met het ventilatorhuis alsmede elektrostatische oplading is uitgesloten.

De afzuigkanalen moeten tot op 50 mm afstand van de bodem van het laadruim worden aangebracht en moeten zich aan de uiterste einden van het laadruim bevinden. De toestroming van gassen en dampen naar het afzuigkanaal moet ook bij het vervoer van losgestorte stoffen zijn gewaarborgd.

Indien de afzuigkanalen wegneembaar zijn, moeten zij geschikt zijn voor de samenbouw met de ventilator en op veilige wijze bevestigd kunnen worden. Zij moeten tegen weersinvloeden en sproeiwater beschermd zijn.

De toestroming moet tijdens het ventileren zijn gewaarborgd.

9.1.0.12.2 De ventilatie-inrichting van een laadruim moet zo zijn aangebracht, dat gevaarlijke gassen niet in de woningen, het stuurhuis of de machinekamer kunnen binnendringen.

9.1.0.12.3 Woningen en dienstruimten moeten kunnen worden geventileerd.

OGB 9.1.0.12.1

Ventilatie van de laadruimen: N.V.O. vanaf 01-01-1995

Aan boord van in bedrijf zijnde schepen moet aan de volgende voorschriften worden voldaan: Ieder laadruim moet doeltreffend gelucht of geventileerd kunnen worden;

Bij het vervoer van stoffen van de Klasse 4.3 moet ieder laadruim mechanisch worden geventileerd;

de voor dit doel gebruikte inrichtingen moeten zo zijn uitgevoerd dat er geen water in het laadruim kan binnendringen.

OGB 9.1.0.12.3

Ventilatie dienstruimten: N.V.O. vanaf 01-01-1995

9.1.0.13 - 9.1.0.16 gereserveerd

9.1.0.17; Woningen en dienstruimte

9.1.0.17.1 Woningen moeten door middel van metalen schotten zonder openingen van de laadruimen zijn gescheiden.

9.1.0.17.2 De naar de laadruimen gerichte openingen van woningen en van het stuurhuis moeten gasdicht kunnen worden gesloten.

9.1.0.17.3 Toegangen naar en openingen van machinekamers en dienstruimten mogen niet naar de beschermde zone zijn gericht.

OGB 9.1.0.17.2

Naar de laadruimen gerichte openingen moeten gasdicht zijn: N.V.O. vanaf 01-01-1995

Aan boord van in bedrijf zijnde schepen moet aan de volgende voorschriften worden voldaan:

De naar de ruimten gerichte openingen van de verblijven en het stuurhuis moeten goed gesloten kunnen worden.

OGB 9.1.0.17.3

*Toegangen en openingen gericht naar de beschermde zone: N.V.O. vanaf 01-01-1995
Aan boord van in bedrijf zijnde schepen moet aan de volgende voorschriften worden voldaan:
De naar de ruimen gerichte openingen van de verblijven en het stuurhuis moeten goed
gesloten kunnen worden.*

9.1.0.18 - 9.1.0.19 gereserveerd

9.1.0.20; Ballastwater

Zijtanks en dubbele bodems mogen voor de opname van ballastwater worden ingericht.

9.1.0.21 -9.1.0.30 gereserveerd

9.1.0.31; Machines

9.1.0.31.1 Er mogen slechts verbrandingsmotoren ingebouwd zijn, die gebruik maken van een brandstof met een vlammpunt hoger dan 55 °C.

9.1.0.31.2 ventilatieopeningen van machinekamers en inlaatopeningen van motoren, indien de motoren de lucht niet direct vanuit de machinekamer aanzuigen, moeten ten minste 2,00 m van de beschermde zone zijn verwijderd.

9.1.0.31.3 Vonkvorming moet in de beschermde zone zijn uitgesloten.

OGB 9.1.0.31.2

Inlaatopeningen van de motoren: N.V.O. vanaf 01-01-1995

9.1.0.32; Brandstoftanks

9.1.0.32.1 Dubbele bodems in het laadruimgebied mogen als brandstoftank worden ingericht indien de hoogte ten minste 0,60 m bedraagt.

Brandstofleidingen en openingen van deze tanks in het laadruim zijn verboden.

9.1.0.32.2 De openingen van de ontluchtingsleidingen van alle brandstoftanks moeten ten minste tot 0,50 m boven het open dek zijn gevoerd. Deze openingen en de openingen van de overloopleidingen die boven dek zijn gevoerd, moeten zijn voorzien van een bescherming, die door een rooster of een geperforeerde plaat wordt gevormd.

9.1.0.33 gereserveerd

OGB 9.1.0.32.2

Ontluchtingsleidingen Hoogte 0,50 m boven dek: N.V.O. vanaf 01-01-1995

9.1.0.34; Uitlaatgassenleidingen

9.1.0.34.1 Uitlaatgassen moeten door een uitlaatgassenleiding naar boven of door de scheepshuid naar buiten worden afgevoerd. De uittrede-opening moet ten minste 2,00 m van de laadruimopeningen zijn verwijderd. De uitlaatgassenleidingen van motoren moeten zodanig zijn aangebracht, dat de uitlaatgassen zich van het schip verwijderen. Uitlaatgassenleidingen mogen niet in de beschermde zone zijn aangebracht.

9.1.0.34.2 Uitlaatgassenleidingen moeten zijn voorzien van een inrichting die het uittreden van vonken voorkomt, bijv. vonkenvangsers.

OGB 9.1.0.34.1

Plaats uitlaatgassenleidingen : N.V.O. vanaf 01-01-1995

9.1.0.35; Lensinrichting

Lenspomp ten behoeve van laadruimen moeten in de beschermde zone zijn opgesteld. Dit is niet van toepassing, indien het lenzen met behulp van ejektoren plaats vindt.

OGB 9.1.0.35

Lenspomp in de beschermde zone: N.V.O. vanaf 01-01-1999

Aan boord van in bedrijf zijnde schepen moet aan de volgende voorschriften worden voldaan: Tijdens het vervoer van goederen van de Klasse 4.1, UN 3175, alle losgestorte of onverpakte goederen van de Klasse 4.3 en expandeerbare polymerekorrels van de Klasse 9, UN 2211 mag het lenzen van de laadruimen slechts met behulp van een in de beschermde zone opgestelde lensinrichting plaats vinden.

De lensinrichting via de machinekamer moet van blindflenzen zijn voorzien

9.1.0.36 - 9.1.0.39 gereserveerd

9.1.0.40; Brandblusinstallaties

9.1.0.40.1 Het schip moet voorzien zijn van een brandblusinstallatie.

De installatie moet aan de volgende eisen voldoen:

- zij moet door twee onafhankelijke brandblus- of ballastpompen worden gevoed. Één van deze pompen moet ten alle tijden bedrijfs gereed zijn.

Deze pompen, evenals hun aandrijvingen en elektrische inrichtingen, mogen niet in dezelfde ruimte zijn opgesteld;

- zij moet gevoed worden door een waterleiding, die in de beschermde zone boven dek ten minste drie brandslangaansluitingen heeft. Er moeten drie, daarop aansluitbare en van voldoende lengte zijnde brandslangen met straalpijp met sproeistuk met een diameter van ten minste 12 mm aanwezig zijn. Ten minste twee, niet van dezelfde brandslangaansluiting afkomstige waterstralen moeten tegelijkertijd iedere plaats van het dek in de beschermde zone kunnen bereiken.

Door middel van een veerbelaste terugslagklep moet zijn gewaarborgd, dat gassen niet door de brandblusinstallatie in de woningen of dienstruimten buiten de beschermde zone kunnen komen;

- de capaciteit van de installatie moet ten minste zodanig zijn, dat bij het gelijktijdig gebruik van twee straalpijpen vanuit iedere plaats aan boord een werpafstand wordt bereikt die ten minste gelijk is aan de scheepsbreedte;

Aan boord van duwbakken zonder eigen voortstuwing is één brandblus- of ballastpomp voldoende.

9.1.0.40.2 In aanvulling hierop moeten machinekamers zijn voorzien van een vast ingebouwde brandblusinstallatie conform artikel 10.03b van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, die vanaf dek in werking gesteld kan worden.

9.1.0.40.3 De in 8.1.4 voorgeschreven twee handblussers moeten zich in de beschermde zone of in de onmiddellijke nabijheid ervan bevinden.

9.1.0.40.4 Blusmiddelen en blusmiddelhoeveelheden ten behoeve van vast ingebouwde brandblusinstallaties moeten geschikt en voldoende zijn voor het bestrijden van branden.

OGB 9.1.0.40.1

Brandblusinstallatie, twee pompen enz. N.V.O. vanaf 01-01-1995

OGB 9.1.0.40.2

Vast ingebouwde brandblusinstallatie in de machinekamer: N.V.O. vanaf 01-01-1995

9.1.0.41 Vuur en onbeschermd licht

9.1.0.41.1 De openingen van schoorstenen moeten zich ten minste 2,00 m van de laadruimopeningen bevinden. Er moeten inrichtingen aanwezig zijn, die het naar buiten treden van vonken en het binnendringen van water verhinderen.

9.1.0.41.2 Voor verwarmings-, kook- en koeltoestellen mag noch van vloeibare brandstoffen noch van vloeibaargas noch van vaste brandstoffengebruik worden gemaakt.

Indien verwarmingstoestellen of verwarmingsketels in de machinekamer of in een speciaal daarvoor geschikte ruimte zijn ondergebracht mogen zij echter gebruik maken van vloeibare brandstoffen met een vlampunt hoger dan 55 °C.

Kook- en koeltoestellen zijn slechts in stuurhuizen met metalen onderbouw en in woningen toegelaten.

9.1.0.41.3 Buiten de woningen en het stuurhuis zijn slechts elektrische verlichtingsapparaten toegestaan.

OGB 9.1.0.41 in verbinding met 7.1.3.41

Vuur en onbeschermd licht: N.V.O. vanaf 01-01-1995

Aan boord van in bedrijf zijnde schepen moet aan de volgende voorschriften worden voldaan:

De openingen van schoorstenen moeten tenminste 2,00 m zijn verwijderd van het dichtstbijzijnde punt van het luikhoofd. Maatregelen moeten zijn genomen om het uitstoten van vonken en het binnendringen van water te voorkomen.

Verwarmingstoestellen en fornuizen zijn slechts toegestaan in de verblijven en in gesloten stuurhuizen met metalen onderbouw. Het is echter toegestaan:

- verwarmingstoestellen voor vloeibare brandstof met een vlampunt hoger dan 55 °C in de machinekamer te plaatsen;

- met vaste brandstof gestookte centrale verwarmingsketels te plaatsen in een speciale benedendeks gelegen ruimte, welke slechts vanaf het dek toegankelijk is.

9.1.0.42 - 9.1.0.51 gereserveerd

9.1.0.52; Type en plaats; elektrische inrichtingen

9.1.0.52.1 Elektrische inrichtingen in de beschermde zone moeten door middel van centraal geplaatste schakelaars spanningsloos gemaakt kunnen worden, voorzover zij niet

- in de laadruimen aan de "erkend veilige" uitvoering voor ten minste de temperatuurklasse T4 en de explosiegroep II B, en

- in de beschermde zone aan dek aan de "beperkt explosieveilige" uitvoering voldoen.

De betreffende stroomkringen moeten zijn voorzien van controlelampen, die aangeven of de stroomkring wel of niet onder spanning staat.

De schakelaars moeten tegen het onbewust inschakelen beveiligd zijn. De in dit gebied gebruikte wandcontactdozen moeten zo zijn uitgevoerd, dat het insteken en uittrekken van de stekker slechts in spanningsloze toestand mogelijk is.

Dompelpompen, die in de laadruimen ingebouwd of gebruikt worden, moeten ten minste aan de "erkend veilige" uitvoering voor temperatuurklasse T 4 en explosiegroep II B voldoen.

9.1.0.52.2 Elektrische aandrijvingsmotoren voor laadruimventilatoren, die in de luchtstroom zijn aangebracht, moeten voldoen aan de "erkend veilige" uitvoering.

9.1.0.52.3 Wandcontactdozen voor de aansluiting van sein-, navigatie-, loopplankverlichting en van containers moeten in de onmiddellijke nabijheid van de mast, waarin de lampen zijn aangebracht, de loopplank of de container permanent op het schip zijn aangebracht.

Wandcontactdozen voor de aansluiting van dompelpompen en van laadruimventilatoren moeten in de onmiddellijke nabijheid van de laadruimopening permanent op het schip zijn aangebracht.

9.1.0.52.4 Accumulatoren moeten buiten de beschermde zone zijn geplaatst.

9.1.0.53 - 9.1.0.55 gereserveerd

9.1.0.56; Elektrische kabels

9.1.0.56.1 Kabels en wandcontactdozen in de beschermde zone moeten beschermd zijn tegen mechanische beschadigingen.

9.1.0.56.2 Verplaatsbare kabels in de beschermde zone zijn verboden, uitgezonderd ten behoeve van intrinsiek veilige stroomkringen evenals voor de aansluiting van sein-, navigatie- en loopplankverlichting, van containers, dompelpompen, laadruimventilatoren en elektrisch aangedreven luikenwagens.

9.1.0.56.3 Voor de conform 9.1.0.56.2 toegelaten verplaatsbare kabels mogen slechts mantelleidingen van het type H 07 RN-F volgens 245 IEC-66 of kabels van ten minste gelijkwaardige uitvoering met een minimumdoorsnede van de geleidingsdraden van 1,5 mm² worden gebruikt.

Deze kabels moeten zo kort mogelijk en zodanig zijn geplaatst, dat er geen gevaar bestaat voor beschadiging.

9.1.0.57 - 9.1.0.69 gereserveerd

9.1.0.70; Kabels; masten

Kabels, die over de laadruimen voeren, evenals alle masten moeten zijn geaard indien zij niet door de wijze van hun inbouw elektrisch geleidend met de scheepsromp zijn verbonden.

9.1.0.71; Toegang tot het schip

De waarschuwingsborden met het toegangsverbod als bedoeld in 8.3.3 moeten vanaf beide zijden van het schip duidelijk leesbaar zijn.

9.1.0.72 - 9.1.0.73 gereserveerd

9.1.0.74 Rookverbod, Verbod van vuur en onbeschermd licht

9.1.0.74.1 De waarschuwingsborden met het rookverbod als bedoeld in 8.3.4 moeten vanaf beide zijden van het schip duidelijk leesbaar zijn.

9.1.0.74.2 In de nabijheid van de toegang tot plaatsen, waar het roken of het gebruik van vuur of onbeschermd licht niet altijd is verboden, moet door middel van waarschuwborden worden aangegeven onder welke omstandigheden het verbod geldt.

9.1.0.74.3 In de woningen en in het stuurhuis moet in de nabijheid van iedere uitgang een asbak zijn aangebracht.

9.1.0.75 - 9.1.0.79 gereserveerd

9.1.0.80; Aanvullende voorschriften voor dubbelwandige schepen

De voorschriften 9.1.0.88 tot en met 9.1.0.99 zijn van toepassing op dubbelwandige schepen, die bestemd zijn om gevaarlijke stoffen van de Klasse 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 7, 8 of 9, met uitzondering van die waarvoor een gevaarsetiket 1 in 3.2, Tabel A, Kolom 5 is voorgeschreven, in grotere dan de in 7.1.4.1.1 vermelde hoeveelheden te vervoeren.

9.1.0.81 -9.1.0.87 gereserveerd

9.1.0.88; Classificatie

9.1.0.88.1 Dubbelwandige schepen, die bestemd zijn om gevaarlijke stoffen van de Klasse 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 7, 8 of 9, met uitzondering van die waarvoor een gevaarsetiket 1 in 3.2, Tabel A, Kolom 5 is voorgeschreven, in grotere dan de in 7.1.4.1.1 vermelde hoeveelheden te vervoeren, moeten onder toezicht van een erkend classificatiebureau voor hun hoogste klasse gebouwd of omgebouwd zijn.

Dit moet door middel van een verklaring van het classificatiebureau zijn bevestigd.

9.1.0.88.2 Doorlopende klasse is niet vereist

9.1.0.88.3 Latere verbouwingen en grote reparaties aan de scheepsromp moeten onder toezicht van dit classificatiebureau worden uitgevoerd.

9.1.0.89 - 9.1.0.90 gereserveerd

9.1.0.91; Laadruimen

9.1.0.91.1 Het schip moet in de beschermde zone als dubbelwandig schip met zijtanks en dubbele bodem zijn uitgevoerd.

9.1.0.91.2 De afstand tussen de huid van het schip en de zijwand van het laadruim moet ten minste 0,80 m bedragen. Met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de

breedte van de verkeersweg aan dek, is een vermindering van deze afstand tot 0,60 m toegestaan, indien ten opzichte van de voorschriften met betrekking tot de afmetingen volgens de constructievoorschriften van een erkend classificatiebureau de volgende versterkingen aanwezig zijn:

a) Bij de uitvoering van de zijde van het schip volgens het langsspantensysteem mag de spantafstand niet groter zijn dan 0,60 m.

De langsspanten moeten op een onderlinge afstand van ten hoogste 1,80 m door raamspanten overeenkomstig de bodemdwarstraggers en voorzien zijn van spaargaten, worden gesteund. Deze afstanden kunnen worden vergroot indien de constructie overeenkomstig wordt versterkt.

b) Bij de uitvoering van de zijde van het schip volgens het dwarsspantensysteem moeten of:
- twee langsstringers worden aangebracht. De afstand tussen de langsstringers onderling en van langsstringer tot het gangboord mag ten hoogste 0,80 m zijn. De stringers moeten ten minste dezelfde hoogte hebben als de dwarsspanten en de dwarsdoorsnede van de gording mag niet minder dan 15 cm² bedragen.

De langsstringers moeten op een onderlinge afstand van ten hoogste 3,60 m door raamspanten, overeenkomstig de bodemdwarstraggers en voorzien van spaargaten, worden gesteund.

Het dwarsspant in de zijde en de laadruimlangsschotstijl moeten in de kim door middel van een metalen knie met een hoogte van ten minste 0,90 m en een dikte gelijk aan die van de bodemvragen met elkaar zijn verbonden.

of:

- op ieder spant moeten raamspanten overeenkomstig de bodemdwarstraggers en voorzien van spaargaten worden aangebracht.

c) De gangboorden moeten op een onderlinge afstand van ten hoogste 32,00 m door dwarschotten of steunpijpen met elkaar zijn verbonden.

In plaats van de onder c) genoemde voorwaarde is een berekening uitgevoerd door een erkend classificatiebureau, dat door het aanbrengen van aanvullende versterkingen in de zijtanks voldoende dwarssterkte aanwezig is, voldoende.

9.1.0.91.3 De hoogte van de dubbele bodem moet ten minste 0,50 m bedragen, maar mag onder de lensput worden verminderd. De afstand van de bodem van de lensput tot het vlak van het schip moet echter ten minste 0,40 m zijn. Bij afstanden tussen 0,40 m en 0,49 m mag het oppervlak van de lensput niet meer dan 0,50 m² bedragen.

De inhoud van lensputten mag niet meer dan 0,120 m³ bedragen.

9.1.0.92; Nooduitgang

Ruimten , waarvan de toe- of uitgangen in geval van lek deels of geheel onder water komen, moeten worden voorzien van een nooduitgang die ten minste 0,10 m boven het vlak van inzinking ligt. Dit is niet van toepassing op de voor- en achterpiek.

9.1.0.93; Stabiliteit (algemeen)

9.1.0.93.1 Een voldoende stabiliteit met inbegrip van de lekstabiliteit moet zijn aangetoond.

9.1.0.93.2 De basiswaarden voor de stabiliteitsberekening - ledig scheepsgewicht en ligging van het gewichtszwaartepunt - moeten of door middel van een hellingproef of door middel van een gedetailleerde gewichtsberekening worden bepaald. Hierbij moet het ledig scheepsgewicht door middel van een diepgangsmeting aan boord worden gecontroleerd, waarbij het met behulp van de gewichtsberekening verkregen gewicht niet meer dan $\pm 5\%$ van het met behulp van de diepgangscntrole verkregen displacement mag afwijken.

9.1.0.93.3 Voor de intacte stabiliteit moet voor alle stadia van belading en lossing en voor de eindtoestand van de belading worden aangetoond dat deze voldoende is.

Het drijfvermogen van het schip in lekke toestand moet voor de ongunstigste beladingstoestand worden aangetoond. Hierbij moet voor kritische stadia tijdens het vervullen en voor de eindtoestand van het vervuld zijn, het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit worden geleverd. Treden in stadia tijdens het vervullen negatieve stabiliteitswaarden op, dan kunnen zij worden geaccepteerd indien het verdere verloop van de kromme van statische armen in lekke toestand voldoende positieve stabiliteitswaarden aantoont.

9.1.0.94; Stabiliteit (intact)

9.1.0.94.1 De intacte stabiliteitseisen mogen niet lager zijn dan de uit de lekberekening verkregen stabiliteitseisen.

9.1.0.94.2 Bij het vervoer van lading in containers moet daarnaast voldoende stabiliteit conform Hoofdstuk 22 van het Reglement betreffende het Onderzoek van Schepen op de Rijn worden aangetoond.

9.1.0.94.3 De strengste eisen volgend uit 9.1.0.94.1 en 9.1.0.94.2 zijn voor het schip maatgevend.

9.1.0.95; Stabiliteit (lek)

9.1.0.95.1 Voor de lektoestand moeten de volgende uitgangspunten in acht worden genomen:

a) Omvang van de schade aan een scheepszijde:
langsscheeps : ten minste 0,10 L, echter niet minder dan 5,00 m,
dwarsscheeps : 0,59 m,
verticaal : vanaf de basis naar boven onbegrensd.

b) Omvang van de schade aan de scheepsbodem:
langsscheeps : ten minste 0,10 L, echter niet minder dan 5,00 m,
dwarsscheeps : 3,00 m.
verticaal : vanaf de basis naar boven 0,49 m, lensput uitgezonderd.

c) Alle in de beschadigingsomvang vallende schotten zijn als lek te beschouwen, dat wil zeggen dat de schotindeling zo gekozen moet zijn dat het schip ook bij het vervuld raken van twee of meer direct achter elkaar liggende afdelingen blijft drijven.

Daarbij is met het volgende rekening te houden:

- Bij een bodembeschadiging moeten ook dwarsscheeps naast elkaar liggende afdelingen als vervuld worden beschouwd.
- De onderkant van niet waterdicht afsluitbare openingen (bijv. van deuren, ramen, toegangsluiken) moet in de eindtoestand van het vervuld zijn ten minste 0,10 m boven het vlak van inzinking liggen.
- In het algemeen moet met een permeabiliteit van 95 % worden gerekend. Wanneer door een berekening wordt aangetoond dat in één of andere afdeling de gemiddelde permeabiliteit kleiner dan 95 % is, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.

De volgende minimumwaarden moeten echter worden aangehouden:

- machinekamers 85 %
- bemanningsruimten 95 %

dubbele bodems, brandstoftanks, ballasttanks, enz.

al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak van de grootste inzinking liggende schip als vol of ledig moeten worden aangenomen. 0 of 95 %

Voor de hoofdmachinekamer behoeft slechts het drijfvermogen aangetoond te worden voor de ééncompartimentsstandaard, d.w.z. machinekamereindschotten worden als niet beschadigd beschouwd.

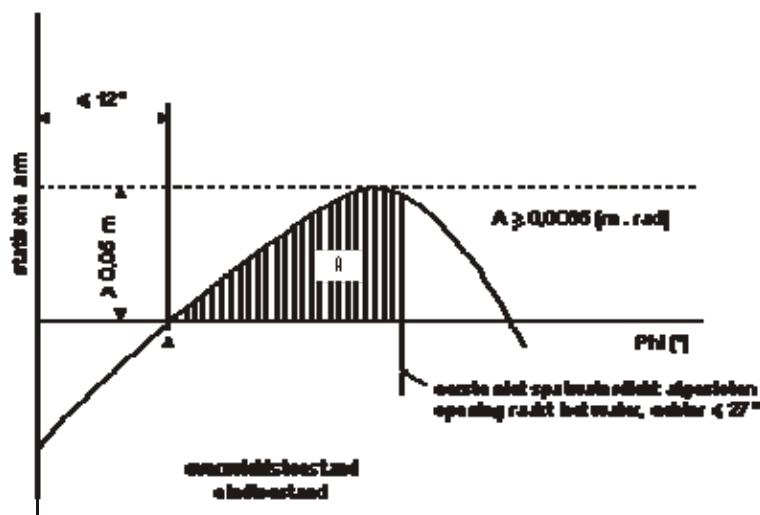
9.1.0.95.2 In de evenwichtstoestand (eindtoestand) mag de slagzij van het schip door het lek niet groter zijn dan 12° .

Niet waterdicht afgesloten openingen mogen pas na het bereiken van de evenwichtstoestand het water raken.

Raken dergelijke openingen eerder het water dan moeten de daarbij behorende ruimten in de lekberekening als volgelopen worden aangenomen.

Uitgaande van de evenwichtstoestand moet het positieve deel van de kromme van statische armen een oprichtende arm van $\geq 0,05$ m in relatie tot een oppervlak $\geq 0,0065$ m² rad aantonen.

Aan deze minimale waarde van de stabiliteit moet tot het raken van het water van de eerste niet spatwaterdicht afgesloten opening, echter maximaal tot een slagzijhoek van $\leq 27^\circ$ worden voldaan. Raken niet spatwaterdicht afgesloten openingen eerder het water, dan moeten de daarbij behorende ruimten in de lekberekening als volgelopen worden aangenomen.

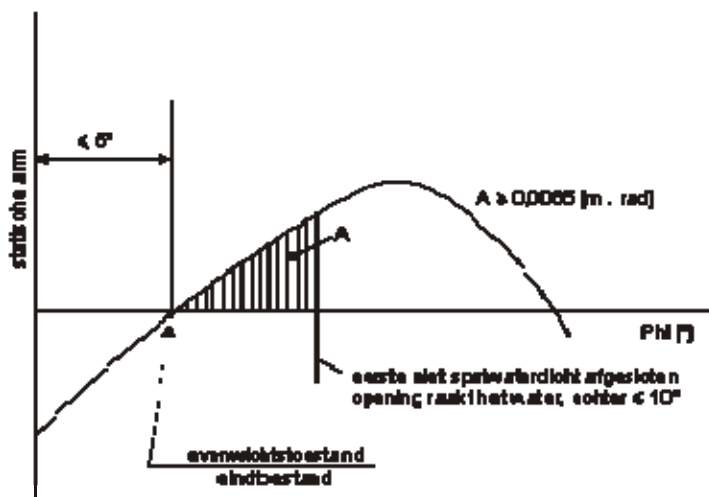


9.1.0.95.3 Binnenschepen met niet vastgezette containers moeten voldoen aan de volgende lekstabiliteitscriteria:

- In de evenwichtstoestand mag de slagzij van het schip niet groter zijn dan 5° .
- Niet waterdicht afgesloten openingen mogen pas na het bereiken van de evenwichtstoestand het water raken.

Raken dergelijke openingen eerder het water dan moeten de daarbij behorende ruimten in de lekberekening als volgelopen worden aangenomen.

- Uitgaande van de evenwichtstoestand moet het positieve deel van de kromme van statische armen een oppervlak $\geq 0,0065$ m.rad aantonen.
- Aan deze minimale waarde van de stabiliteit moet tot het raken van het water van de eerste niet spatwaterdicht afgesloten opening, echter maximaal tot een slagzijhoek van $\leq 10^\circ$ worden voldaan. Raken niet spatwaterdicht afgesloten openingen eerder het water, dan moeten de daarbij behorende ruimten in de lekberekening als volgelopen worden aangenomen.



9.1.0.95.4 Indien openingen, waardoor onbeschadigde afdelingen alsnog vol kunnen lopen, waterdicht kunnen worden afgesloten, dan moeten deze afsluitinrichtingen overeenkomstig hun gebruikseisen van opschriften zijn voorzien.

9.1.0.95.5 Indien dwars- of overloopopeningen ter vermindering van de asymmetrie worden aangebracht moet het evenwicht binnen 15 minuten worden bereikt, indien in de tussenliggende toestanden lekstabiliteitswaarden, die voldoende zijn, worden aangetoond.

9.1.0.96 - 9.1.0.99 gereserveerd
