

Overgangsbepalingen in ES-TRIN 2019 per 1-1-2020

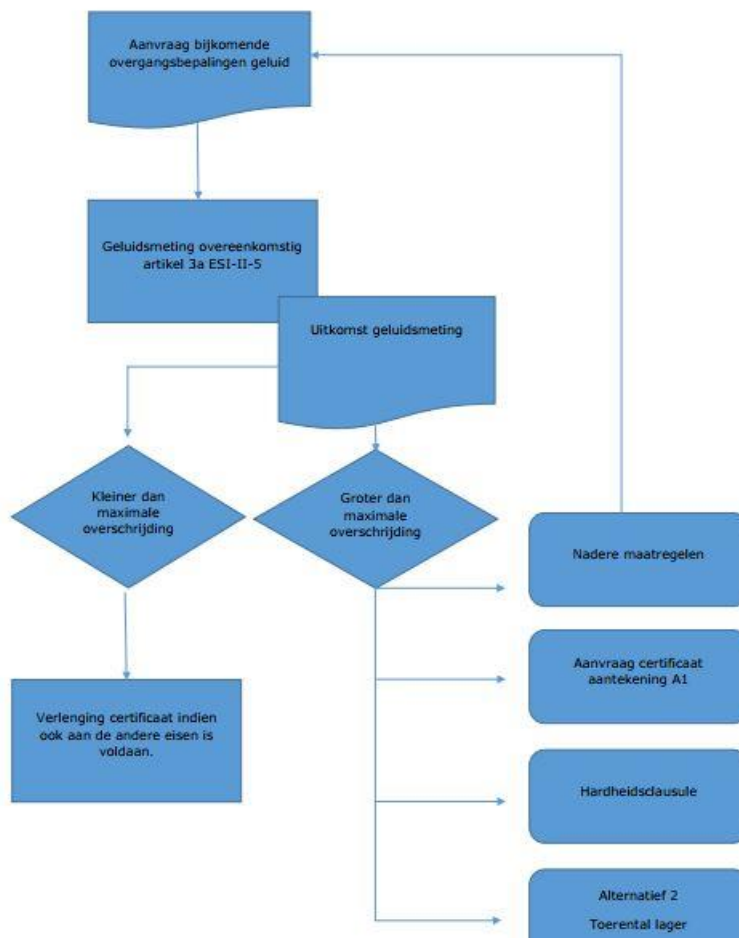
Onderstaande overgangsbepalingen zijn vanaf 01-01-2020 van toepassing. Dit betekent dat uw schip hieraan moet voldoen bij een eerst volgende certificaatverlenging.

Overgangsbepalingen met betrekking tot geluidseisen in verblijven van toepassing op schepen met een CVOR

De overgangsbepalingen met betrekking tot geluidseisen in verblijven aan boord van schepen zijn van toepassing bij schepen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 en voor het eerste zijn voorzien van een certificaat voor het varen op de Rijn voor 1995 (CVOR).

De verblijven van dergelijke schepen met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A1, A2 en B, moten beschermd zijn tegen ontoelaatbare geluidshinder en trillingen.

Onderstaand stroomschema laat de procedure zien.



Bron: ItRo overgangsbepaling geluidseisen schepen voor 1-4-1976

De ten hoogste toegelaten niveaus van de geluidsdruk zijn:

- a) in woonruimten: 70 dB(A);
- b) in slaapruidten: 60 dB(A). Dit geldt niet voor schepen die uitsluitend buiten de door de lidstaten in hun nationale bepalingen voorgeschreven rusttijden van de bemanning worden geëxploiteerd.

Indien hier niet aan kan worden voldaan, zijn er een tweetal alternatieven mogelijk:

- 1) a Er zal aangetoond moeten worden dat er het maximaal mogelijke is uitgevoerd om geluidsdruk in de verblijven te reduceren.
b De resterende overschrijding van de grenswaarde bedraagt niet meer dan:
 - 5 dB (A) in woonruimten
 - 10 dB (A) in slaapruidtenc In ruimten waar de grenswaarden worden overschreden zijn adequate persoonlijke gehoorbescherming beschikbaar.
- 2) Het toerental van de hoofdmotor wordt gereduceerd tot het maximale geluidsniveau van 60 dB (A) in de slaapruidten, gedurende de door de lidstaten in hun nationale bepalingen voorgeschreven rusttijden van de bemanning.
Dit toerental wordt bij de eerste verlenging van binnenschipscheepcertificaat na 1.1.2020 door proefvaarten aangetoond en in het binnenschipscheepcertificaat vermeld.

Meer informatie kunt u vinden in de door ILT afgegeven instructie: [ItrO 06](#).

Overgangsbepalingen met betrekking tot motoren

van toepassing op schepen met een CVOR/CBB (ook zonder vaargebied Rijn)

Het identificatienummer, en indien van toepassing het typegoedkeuringsnummer, van alle interne verbrandingsmotoren aan boord dienen onder nummer 52 van het binnenschipscheepcertificaat te worden vermeld. Bij verlenging van het certificaat worden de benodigde gegevens door de inspecteur opgenomen en verwerkt.

Overgangsbepalingen met betrekking tot elektrische apparatuur en installaties

van toepassing op schepen met een CVOR

Aan boord moeten de volgende, door de Commissie van deskundigen gewaarmerkte, documenten aanwezig zijn:

- a) overzichtsschema's van de gehele elektrische installatie;
- c) gegevens betreffende het vermogen van elektrische apparaten;
- d) soort en doorsnede van de kabels;

Overgangsbepalingen met betrekking tot stuurinrichtingen

van toepassing op schepen met een CVOR

Betreffende de stuurinrichting dienen de hydraulische aangedreven installaties te zijn uitgerust met dubbele stuurventielen.

Tevens dient er een gescheiden pijpleidingsysteem voor de tweede hydraulische aangedreven installatie te zijn.

Overgangsbepalingen met betrekking tot de bijboten

van toepassing op schepen met een CVOR

Deze wijzigingen zijn bedoeld om adequate voorschriften vast te leggen voor de conformiteitscontrole van bijboten aan boord van bestaande schepen. Het gaat met name om bijboten die:

- voor 1.10.2003 aan boord aanwezig waren van schepen die de Rijn bevaren;
- voor 1.1.2009 aan boord aanwezig waren van schepen die uitsluitend waterwegen buiten de Rijn (zone R) bevaren.

De conformiteitscontrole verloopt volgens de onderstaande alternatieven:

1. toetsing of de bijboot voldoet aan Europese norm EN 1914 : 2016;

of indien dit niet het geval is

2. of de bijboot vermeld staat op de (op de CESNI-website gepubliceerde) lijst

<https://listes.cesni.eu/2080-nl.html> van identificeerbare bijboten

of indien dit niet het geval is

3. onderzoek van de bijboot op basis van een beperkt aantal objectieve criteria (nieuw artikel 32.06).

Verwijzing naar:

Artikel 32.06

Bijboten die vóór 1.10.2003 aan boord van vaartuigen aanwezig waren

- 1) Bijboten, die vóór 1.10.2003 aan boord waren, moeten
 - a) op de door CESNI gepubliceerde lijst van bijboten voor de Binnenvaart vermeld zijn of
 - b) voldoen aan de in lid 2 vermelde keuringseisen.
- 2) De onder lid 1, onderdeel b vermelde bijboten, moeten ten minste aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) De bijboot moet van adequaat materiaal gemaakt zijn. Kunststof bijboten moeten geen tekenen van degeneratie vertonen
 - b) Het product $L \cdot B \cdot H$ moet ten minste 2,7 m³ bedragen.
 - c) De bijboot moet voldoende plaatsen voor het maximum toegelaten aantal personen bieden en moet met dit aantal personen veilig kunnen manoeuvreren.

- d) Het vrijboord moet met het maximum toegelaten aantal inzittenden en de uitrusting ten minste 25 cm bedragen.
 - e) Het resterend drijfvermogen in kN van de geheel met water volgeslagen boot zonder inzittenden moet ten minste $0,3 \cdot L \cdot B \cdot H$ bedragen.
De bijboot moet in alle beladingomstandigheden rechtop blijven varen.
 - f) De bijboot is voorzien van een deugdelijke uitrusting: 2 roeiriemen, hoosvat, meertouw en vanglijn, 2 dollen met borgbevestiging, sleepoog en hijsbevestiging.
 - g) De bijboot moet over een lensmogelijkheid beschikken die uit corrosiebestendig materiaal vervaardigd is en op elk gewenst moment snel en veilig kan worden gesloten. De stop hiervan moet onlosmakelijk met de bijboot verbonden zijn.
 - h) Alle betreedbare delen van de bijboot dienen slipvrij te zijn.
 - i) Wanneer de dolboord niet kan worden omvat of het vrijboord van de ledige bijboot meer dan 30 cm bedraagt, moet de bijboot rondom van touwen en of handvaten zijn voorzien waaraan iemand die zich in het water bevindt, zich kan vast houden.
 - j) De bijboot moet aan beide zijden worden voorzien van een retro-reflecterende strook die tenminste 0,1 m breed en 1 m lang bedraagt.
 - k) In de bijboot moet een waarschuwingsbord overeenkomstig bijlage 4, figuur 10, worden geïnstalleerd.
 - l) De parameters vermeld onder letter b en e betekenen:
 L : de lengte van de bijboot in m;
 B : de breedte van de bijboot in m;
 H : de hoogte in de zijde van de bijboot in m.
 De consistentie van de boot met deze voorwaarden moet door een erkend deskundige worden bevestigd; in welk geval de voorwaarden c en e moeten worden gecontroleerd door middel van een praktisch experiment in stilstaand water.
- 3) Bijboten volgens overeenkomstig lid 1 moeten gemarkeerd worden met een metalen plaat volgens het volgende patroon:

Bijboot bij: UNIEK EUROPEEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER : CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK VOOR RIJNSCHEPEN / UNIECERTIFICAAT VOOR BINNENSCHEPEN NUMMER: COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:
--	-------------------------

De informatie op de plaat moet worden bevestigd door een Commissie van deskundigen door middel van het aanbrengen van een stempel op de plaat

Overgangsbepalingen met betrekking tot de vluchtwegen op passagiersschepen op de Rijn *van toepassing op schepen met een CVOR*

Vluchtwegen aan boord van passagiersschepen op de Rijn mogen niet door keukens leiden.

Maar indien het realiseren van een vluchtweg door de keuken technisch niet uitvoerbaar is of de toepassing ervan onevenredige kosten vergt, mag het binnenschipcertificaat slechts worden verlengd indien:

- a) de risico's die de vluchtweg door de keuken met zich meebrengt, geanalyseerd zijn, en
- b) de aanbevelingen op grond van deze beperkte risicoanalyse ten genoegen van de Commissie van Deskundigen in de keuken zijn doorgevoerd.

In deze beperkte risicoanalyse worden ten minste de volgende punten in aanmerking genomen:

- a. de toegankelijkheid van de vluchtweg;
- b. de brandrisico's;
- c. de gevaren van hete oppervlakken;
- d. het risico op de vloeren uit te glijden of te struikelen;
- e. bijzondere risico's voor bepaalde doelgroepen zoals personen met een beperkte mobiliteit.

Overgangsbepalingen met betrekking tot voortstuwingssystemen van passagiersschepen op de Rijn *van toepassing op schepen met een CVOR*

Passagiersschepen met een lengte van meer dan 25 m moeten zijn voorzien van een tweede, onafhankelijke aandrijving in een gescheiden machinekamer, zodat het mogelijk is om ook bij het uitvallen van de hoofdaandrijving, bijvoorbeeld als gevolg van een brand of binnendringend water in de machinekamer, het passagiersschip snel naar de oever te varen en de passagiers direct aan land te laten gaan of in ondiep water te evacueren.

Voor meer informatie klik [hier](#).