

# ZWARTBOEK CCR-EISEN

OKTOBER 2014



# INHOUDSOPGAVE

	<b>Pag.</b>
AANLEIDING.....	<b>2.</b>
BIJDAGEN SCHIPPERS.....	<b>4.</b>
E-MAIL AAN ILT.....	<b>47.</b>
OPROEP OPSTELLEN ZWARTBOEK.....	<b>49.</b>
NAWOORD.....	<b>51.</b>

# AANLEIDING

Het standpunt van de ASV aangaande de overgangsbepalingen uit ROSR is al geruime tijd zeer duidelijk. Het bij verlenging van het Certificaat van Onderzoek van bestaande schepen MOETEN voldoen aan een groot aantal nieuwbouweisen heeft verregaande consequenties voor de binnenvaartsector. In de binnenvaartvloot zal dat gepaard gaan met hoge investeringen die vele schepen op de sloperij doen belanden. Dit zullen voornamelijk kleine schepen zijn waar al een tekort van is.

De ASV is tevens van mening dat de nut en noodzaak van het voldoen aan nieuwbouweisen niet is aangetoond door de CCR. Integendeel, een in opdracht van de CCR uitgevoerd onderzoek spreekt eerder van afdoende regelgeving wanneer het overgrote merendeel van de overgangsbepalingen alleen dienen te worden uitgevoerd bij Nieuw-, Ver- of Ombouw van bestaande schepen of delen daarvan. De ASV pleit er dan ook al jaren voor dat er wordt teruggegaan naar de situatie van voor 2003, toen de CCR heeft besloten de overgangstermijnen eindig te maken. Deze relatief gemakkelijke, maar voor de sector belangrijke, stap heeft de CCR echter nooit gezet.

De situatie anno 2014 is daarmee dat de overgangsbepalingen met einddatum 1.1.2015 moeten worden uitgevoerd wanneer na 1 januari aanstaande bij een schip het Certificaat van Onderzoek + Rijn moet worden verlengd. Daarbij zijn de bepalingen met einddatum 2010 bij lange na nog niet op de gehele vloot uitgevoerd.

Het is algemeen bekend dat de uitvoering van de overgangsbepalingen een grote impact zal hebben in de binnenvaartsector. Hoe hoog de opgelegde investering is, verschilt per schip. Dat is o.a. afhankelijk van hoe het schip in de loop van decennia is aangepast aan de stand der techniek, welke individuele expert het schip keurt en welke alternatieven worden toegelaten door de Commissie van Deskundigen.

De komende jaren voorziet de ASV (nu is dat overigens ook al het geval) bij schippers die opgaan voor een keuring;

- onduidelijkheid bij de uitvoering van de eisen,
- onbegrip over het nut en de noodzaak van de eisen,
- verontwaardiging over verschillende interpretaties van de eisen,
- onzekerheid over het door kunnen varen/verkopen/sloper van het schip,
- etc.

Schippers melden deze zaken bij de ASV, omdat ze menen dat ze bij niemand anders gehoor krijgen voor het probleem dat zij hebben. Het idee van een Zwartboek CCR-eisen is ontstaan vanuit de behoefte van de ASV om schippers de mogelijkheid te bieden hun specifieke situatie over genoemde zaken kenbaar te maken bij instanties die de komende jaren een grote rol gaan spelen in de impact van de CCR-eisen op hun schip, hun bedrijf en hun leven. Die grote rol zal de ILenT, keuringsinstanties en verzekeringen hebben doordat de CCR en de daarin betrokken ministeries van de lidstaten het hebben nagelaten beleid aan te passen, waarvan de ASV overduidelijk de gevolgen heeft zichtbaar gemaakt.

Daarnaast is het mogelijk, middels het bundelen van de individuele bijdragen, in de praktijk veel voorkomende problemen bij scheepskeuringen te signaleren en daarnaar te handelen.

Namens de ASV,

Ron Breedveld      Vicevoorzitter

Marina de Waardt      Denktanklid (m/s Goede Hoop)

# Bijdragen Schippers

## Formulier om in te vullen

Op dit formulier kunt u uw bijdrage(n) aan het zwartboek optekenen. Wij willen u verzoeken dit zo volledig mogelijk te doen. Vermeld bijvoorbeeld de scheepsgrootte, het onderdeel wat het betreft, relevante data of wetsartikelen. Zo kunnen de ontvangers van het zwartboek een goed beeld krijgen van waar wij schippers in de praktijk tegen aanlopen. Wat kunt u zoal melden?

*U kunt vermelden dat voor verlenging van uw certificaat de autokraan dient te worden verwijderd (terwijl de eisen aan kranen zijn uitgesteld).*

*Of een politieagent eist een bunker-overvul-beveiliging (BOB) van u (dit is nl. niet verplicht).*

*U vraagt zich af waarom bij uw buurman een oplossing om te voldoen aan een eis wel wordt goedgekeurd en bij u niet (zoals bij de eis voor de ontluchting van gasolietanks al voorkomt).*

Dit zijn een aantal voorbeelden. U kunt alles vermelden, zolang het maar te maken heeft met de technische eisen aan schepen. Dit alles in uw eigen bewoordingen. Alle bijdragen zullen vertrouwelijk en anoniem worden verwerkt in het zwartboek.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat).....

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)  
.....

3. Bouwjaar schip:.....

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is,  
.....  
.....  
.....  
.....

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken,  
.....  
.....  
.....



1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 - 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge lading**

3. Bouwjaar.

**1965**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Wij hebben een infraroodcamera op het achterpiekschot met geluid geplaatst zodat we altijd zicht hebben op wat er gebeurt. Is afgekeurd want het moet 'een alarm' zijn, maar bij collega's werd een camera wel geaccepteerd.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**Tijdens de laatste keuring werd ons meermalen verteld dat men wel mocht zeggen dat we niet voldeden maar niet mee mocht denken naar wat dan de bedoeling was. Resultaat: zie infraroodcamera hierboven, weggegooid geld dus.**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**Daarbij is dat vet inmiddels nauwelijks meer te krijgen want als de CCR niet erkent dat zoiets goedgekeurd wordt, wordt het niet verkocht. En als iets niet verkocht wordt.**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden)

**Bij ons werd bij een eerdere keuring zaken genoemd die pas na 2010 ingingen. Het is dat ik zelf het formulier erbij had om de expert erop te wijzen dat dit nog niet aan de orde was.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien

9. Uw overige bijdrage (n)

**Wij mogen de radar niet meer gebruiken: zat niet bij de goedgekeurde types. Maar iedereen, ook het Ministerie geeft toe dat er niets aan die radars mankeert.**



1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**1955**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**Deze keuring niet voor gekomen door overstappen naar communautair. Vorige keuring in 2009 al veel zaken moeten doen voor de 2010 keuring die dus voor ons pas dit jaar van toepassing hadden moeten zijn.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Omdat we niet naar Duitsland varen dit jaar over gestapt naar een Communautair Certificaat. Te belachelijk voor woorden dat men dit soort afwegingen/keuzes moet maken omdat je zeker weet niet aan bepaalde regelgeving kan voldoen in de toekomst. Het BOB verhaal is ook zo bizar, eerst moeten ze, dan is het ook goed als je tanks overlopen in bv machinekamer, dan moeten ze weer wel en bij onze keuring heeft er weer geen mens naar gekeken. We hebben ze dus nog steeds niet en het is ons ook nog nooit gezegd dat het moet.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading spits**

**3. Bouwjaar.**

**1967**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**Het WEL opleggen van een discutabele aanpassing van kopschroefbediening**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**boegschroef stuurrooster 360 graden draaibaar middels een tijdafhankelijke besturing en apart gashandel. Dit werd afgekeurd en moest worden veranderd in een gecombineerd stuur- en gashandel.**

**Het artikel 7.04 sub 9, waar de Inspectie naar verwijst, zegt (als openingszin) <Bij roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaal-schroef- en boegschroefinstallaties zijn gelijkwaardige bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten toegestaan.> Gelijkwaardig aan de bediening van de voortstuwingsinstallatie. Hiervan zegt het artikel, dat dan de stuurschakelaar voorzien moet zijn van een toerentalbediening. Dat mag dan zo zijn, maar de algemene eisen voor stuurwerken bepalen ook in art 6.01, dat het stuurwerk (i.c. de boegschroef) betrouwbaar moet zijn. Uit niets blijkt, dat dat ter discussie staat. Overigens vermeld sub 9 ook, dat, wanneer roerpropeller- of cycloïdaalschroef-installaties niet door een hefboom bediend worden (maar bv. door een schakelaar, stel ik dan), de Commissie van deskundigen afwijkingen van die gecombineerde bediening kan toestaan. Waarom niet bij boegschroeven?? Wat wel een punt van discussie is, is de mededeling van de Inspectie, dat die verwijzing in sub 9 er nog maar kort in staat. Je moet daar echter nu wel zonder uitzondering aan**

**voldoen. Aflopende overgangstermijnen zorgen al veel extra eisen, en zulke dingen doen ze er dan nog stilletjes tussendoor.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 - 400 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Spits**

3. Bouwjaar.

**1965**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**verder hebben we cross-over leidingen gelegd om aan de leiding eisen te voldoen, dat vond men bij andere schepen in orde, bij ons niet.**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**Bij een eerdere keuring begon men al over gasdichte machinekamer en dergelijke. Wij hadden de lijst bij de hand en wezen de expert op het feit dat dit nog niet aan de orde was. Maar dat moet toch niet nodig zijn?**

**Ook is men al jaren geleden begonnen over onze "licht getinte ruiten". Nu is iedereen het erover eens dat dat onzin is en lijkt het niet meer nodig te zijn dat we ze zouden moeten vervangen.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**in 2012 gekeurd. Na de keuring blijkt: de expert heeft zijn lijstje niet afgelopen en schrijft van alles op wat gewoon in orde was als hij had gekeken. Bijvoorbeeld: \* de ijken staan op het schip en wordt vermeld als afwezig \* de koppeling voor het laden van gasolie stond als afwezig gemeld. Als de expert er even naar had gevraagd hadden we het zo kunnen laten zien. Verder opmerkingen: \* men vind dat we de machinekamerruimtes gasdicht moeten maken staat op het certificaat bij de crisishardheidsclausule, maar de expert was akkoord gegaan met onze "oplossing" (dat wordt na onze klacht alsnog rechtgezet, maar daar moet dan wel het certificaat weer voor worden aangepast) \* hoewel tijdens de keuring was vastgesteld dat dat de aandrijving (het stuurwerk) in een handeling (artikel 6.02) in orde was stond het toch op het certificaat bij de crisishardheidsclausule. Ook dit heeft men, na onze klacht herzien.**

**Maar als wij niet uitgebreid geklaagd, inclusief gesprek gehad hadden zou dat er gewoon op zijn blijven staan. Vervolgens: begrijpt men ook niet dat wij dat certificaat dan aangepast willen hebben aan datgene zoals het werkelijk is. Men zegt dat het niets uitmaakt want dan hebben we het toch voor de volgende keer in orde? Hoe denkt men dat zo'n certificaat eruit ziet bij bijvoorbeeld verkoop als het vol staat met zaken die niet in orde zouden zijn en vallen onder de crishardheidsclausule. Tenslotte: Wij zijn mondig en weten waar we iets vinden moeten. Maar een schipper die vertrouwt op "de expert" is goed de pineut.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge lading**

3. Bouwjaar.

**1956**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**valt wel mee**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**geen ervaring mee**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**zelf creatief denken**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**handhaven moet ook b v vaartijden hier wordt naar mijn mening niet of nauwelijks op gecontroleerd.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**als er op de vaartijden beter word gecontroleerd komt dat ten goede van het transport en7 de schipper zijn nachtrust**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1953**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Alarm oliedruk koppeling. Deze moet dusdanig laag afgesteld worden om onnodig alarm bij iedere schakeling te voorkomen, dat je drukverlies eerder merkt aan het slippen van de koppeling en het vaart verminderen, dan aan het alarm. Een volkomen onzinnige en overbodige regel dus.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 - 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Spits**

3. Bouwjaar.

**1961**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Wij hebben het volgende meegemaakt. Bij de laatste SI keuring moesten wij een laag niveau alarm maken op de gasolie tank. Allemaal leuk en prachtig dus wij braaf gedaan. Vrienden van ons hebben een tijdje voor ons ook een SI keuring moeten doen. En moesten ook een gasolie laag niveau alarm plaatsen, die hadden dit netjes gedaan op de gasolie aanzuigleiding van de van de motor. De eerste reis pakte het valse lucht en viel de motor stil voorstroom op de Neerschelde. Met engeltjes op hun schouder gelukkig goed afgelopen.!!! Uit voorzorg hebben wij het dus maar niet op de aanzuigleiding gemaakt maar netjes op de gasolietank. Maar naar een paar maanden varen opv aan Düsseldorf brak bij ons spontaan het ontluchttingsleidingkje van onze laagniveau murphy alarm af waardoor een grote hoeveelheid gasolie uit de tank spoot/stroomde en gelukkig net niet op onze uitlaat terecht kwam. Het is dat we de wind van achteren hadden en het vrij snel gasolie roken in de stuurhut. Maar het had ook anders af kunnen lopen.(grote brand) Ik begrijp deze regel en hoe komt dat deze regel ontstaan is. Maar een beetje schipper doet overdag z'n rondje in de machinekamer en let daarbij op z'n gasolie niveau. Ik vind dit weer zo'n regel "waar je het ene risico mee uitsluit creëer je weer een nieuwe" en dan vraag ik me in zo'n geval af. Welk risico ben je beter mee af, het oude of het nieuwe? Zomaar een praktijkvoorbeeld hoop dat jullie hier wat aan hebben.**



1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1963**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**drie schepen verzekerd bij de zelfde verzekering gekeurd binnen een tijdsbestek van drie weken. Bij mij moet de autokraan gekeurd worden bij de andere twee werd er niet eens over gesproken. Het gaat bij alle drie de schepen om een auto kraan van voor 1996. Het plotseling wijzigen van de regelgeving wekt de indruk dat er sprake is van willekeur en is er sprake van oneerlijke concurrentie.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**Er werd mij op gewezen dat het schroefasvet in 2015 niet meer in kunststof verpakking mag worden opgeslagen. Ik vind het best maar waarom word ik daar op gewezen? Zo lang de handelaren alleen schroefasvet verkopen in kunststof verpakking. Begin bij de bron dan hoef je met het vingertje niet naar de schipper eigenaar te wijzen.**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**Bij mij moet de auto kraan (volgens mijn keuringsexpert sinds 2011) gekeurd worden. De keuringsexpert die een week voor mij een schip keurde gaf aan dat er een hefvermogen op de kraan moet staan en dus niet keuren.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

**Een keer in de 7 jaar een aanslag op mijn gezondheid vind ik meer dan genoeg.**

9. Uw overige bijdrage (n).

**Er zijn te veel onzinnige tot onmogelijke eisen die men ons op legt met als gevolg, dat je alleen maar kan hopen op een zo gunstig mogelijke S.I keuringsexpert. De praktijk geeft aan dat er wel degelijk verschil is tussen de keuringsexperts. Niet bepaalt een normale gang van zaken om een bedrijf in stand te houden. De vergelijking met Russische roulette gaat hier echt wel op en dat kan toch niet de opzet zijn . Bij de vorige keuring**

**moesten we nieuwe reddingsboeien en deze werden toen goedgekeurd. Nu moeten we nieuwe. Zijn 41 cm diameter en moeten 45 cm zijn.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1963**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Ik behoor tot één van de weinigen, die zijn autokraan heeft moeten laten keuren (rechtsongelijkheid en economische ongelijkheid). De kraan laten keuren door HHC/DRS uit Noor Scharwoude. Na de keuring de discussie over het kraanboek, moet dit wel of niet? Na overleg tussen de keurmeester en zijn kantoor werd mij verzekerd, dat het kraanboek wel degelijk aanwezig moet zijn voor een SI certificaat. Kosten € 59,-- extra. Een collega, die ook tot de gelukkigen behoorde, om zijn kraan te moeten laten keuren, deed dit bij Vincotte in Breda en daar vond men, dat een kraanboek niet nodig is voor het SI certificaat. Dat de NBKB-inspecteurs de regels naar eigen inzicht interpreteren of helemaal niet toepassen, is bekend en onaanvaardbaar, maar dat je dan ook nog te maken krijgt met 2 verschillende meningen bij de keuring is van de gekke. Ik voel mij door deze gang van zaken niet meer serieus genomen. Wat te denken van de controlelampjes, die aangeven of de voortstuwing op voor- of achteruit staat? 4 verschillende interpretaties: 1. seingeving op de schroefas, 2. seingeving op het handel van de koppeling 3. op de bediening bij het handel eenvoudige stickertjes plakken of 4. helemaal geen opmerkingen van de inspecteurs hieromtrent. En nog eentje waar ik mij kapot aan erger : de lekbak onder de kachel. De eerste keer moet de lekbak zo groot zijn als de tank, waarop de kachel is aangesloten, in ons geval 2.000 liter. Uiteindelijk mocht het een klein bakje zijn en bij de volgende inspectie werd ik geadviseerd een gaatje in de bak te boren, zodat bij lekkage de kachel niet rondom in een plas gasolie staat te branden. Ik vond dat een slimme opmerking. Mijn verwachting was dan ook, dat bij de volgende inspectie de lekbak niet meer zou moeten, maar wie schetst mijn verbazing : de lekbak is nog steeds verplicht en dus zonder gaatje erin. Zonder lekbak vind bij een lekkage de olie zijn weg onder de machinekamerplaten. Zoals bekend, mogen en willen we hieruit niet pompen, daar zijn de bilgenboten voor. Ik vind het belachelijk, dat deze regel nog steeds niet is geschrapt. Dit heet dan veiligheids- en preventie-eisen. Bij iedere keuring verwacht ik, dat er iemand binnenkomt en zegt: "Kijk eens in de camera. U zit in Bananasplit", maar nee, het is de belachelijke, treurige waarheid, die alleen maar een hoop ergernis en geld kost.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.
7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).
8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.
9. Uw overige bijdrage (n).

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 – 400 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1962**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Inbouwverklaring Radar-bochtaanwijzer-AIS. Bij de laatste SI-keuring begin sept. jl word genoteerd op het NBKB-inspectierapport bij punten om te doen : Geldige inbouwverklaring radar, AIS en bochtaanwijzer ontbreekt. Deze is echter nog geldig tot 29 september 2015, dus nog ruim een jaar. De EOC/NBKB-inspecteur voert aan, dat ik hem nu maar moet vernieuwen, omdat hij dan gelijkloopt met het SI-certificaat. Ik vind dit een ongegronde eis, omdat de inbouwverklaring maar afgegeven word voor 5 jaar en het SI voor 7 jaar. Er zijn nog veel meer dingen, die niet samen lopen met het SI certificaat, nl. brandblusser 2 jaar, gaskeuring 3 jaar, zwemvesten 2 jaar, kraankeuring 10 jaar. Conclusie: de inbouwverklaring is geen uitzondering op de div. certificaten naast het SI certificaat en het schroeft alleen de kosten en de handelingen maar op zonder gegronde reden.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**250 - 400 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1955**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**27 oktober 2009 inspectie door van Pelt & co bv i.v.m. verlenging CvO. Voorpiek: verblikken verwijderen en in geventileerde kast aan dek plaatsen. Machinekamer voorschip en achterschip: Aftappen van brandstoftanks zelf sluitend maken. Machinekamer achterschip: gasdicht maken.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

**commentaar op watergekoeld uitlaat spruitstuk: 80 graden zoals thuis de radiatoren van de cv was mijn weerwoord.**

9. Uw overige bijdrage (n).

**Zelf sluitende aftapkranen op brandstoftanks en pijlglazen lekken. Offerte door een genomineerd bedrijf voor de overgangsbepalingen van 2010 en 2015 wijst uit dat ik beter kan stoppen met varen.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**400 – 1000 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Beunschip**

3. Bouwjaar.

**1961**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Een inbouwverklaring/certificaat voor een nieuwe generatorset/motor. Dit is alleen een vorm van geldklopperij door een extern bureau. Een factuur met de specificaties van de betreffende motor/aggregaat moet voldoende zijn.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**400 – 1000 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**drogelading**

3. Bouwjaar.

**1962**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**Wij gaan in 2015 klasse maken of slopen, dit houdt verband met smering roeren en assen. Roeren is overigens niet zo'n probleem vaar al 15 jaar zonder smering en nu 3 mm. speling. Een roerkoning slijt alleen door axiale en niet door radiale krachten.**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Wij hebben in februari jl. ons hydr. stuurwerk geheel aan de eisen laten aanpassen. Kosten hydr. ca. 4500,00eu en elctr. ca. euro. 4000,00. Wel zelf meegeholpen. Ons nieuwe systeem is minder veilig dan ons oude systeem. Wij beschikken over een systeem met 3 pompen. Hoofdpomp op PTO 380 volt hulppomp 24 volt noodpomp. Dit was zo en is nog zo. Het verschil is, en nu komt het, als mijn stuurautomaat voorheen uitviel schakelde ik over op noodstuurwerk, hiermee bedienden wij het noodventiel. Als het noodstuurwerk was geactiveerd, was de olietoevoer nog vanuit de hoofdpomp of hulppomp beschikbaar. Als laatste redmiddel was dan nog de 24v noodpomp te gebruiken. Beter kun je het je niet wensen. De nieuwe situatie geeft het volgende beeld; Als nu mijn automaat uitvalt o.id. dan schakel ik over op noodstuurwerk, in die zin veranderd er niets. Maar, nu schakelt datzelfde noodstuurwerk mijn hoofdpomp en hulppomp uit. Ik heb hier met de EFM experts uitvoerig over gesproken. De Heren experts zeggen als je op nood vaart heb je een half uur om een ligplaats te zoeken, zolang houd de noodpomp het immers vol. Ik heb als praktijk voorbeeld gegeven; je komt in donker buiten Vlissingen en je stoot je kopje koffie om, pats over je automaat. Waar ben je dan in een half uur? Precies niet in Vlissingen terug en ook niet in Terneuzen. Ik heb**



**EFM hier op gewezen en gemaild, welke nog steeds onbeantwoord is. Dat als ik schade ondervind door een dergelijke situatie ik EFM aansprakelijk stel**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**400 – 1000 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge ladingschip**

3. Bouwjaar.

**1959**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Experts zouden moeten werken met een boekvorm met eisen en aantoonbare datums.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**Boekvorm met geldende eisen zou een hoop ellende besparen.**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**Olie vulleiding verkleinen. Kopschroef bediening is bij kleinere schepen hulpmiddel. Decibels motor vermogen verlagen indien mogelijk. Uitstoot CCR is blijkbaar al mogelijk met een toevoeging en als daar al resultaten mee zijn moet dat toch kenbaar worden gemaakt.**

**Wij hebben in 1998 een computer gestuurde caterpillar motor geplaatst en die geeft nu te veel fijn uitstoot daar moet toch een oplossing voor zijn.**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

**Keuren met een boekvorm aan eisen met datum zou een hoop ellende besparen.**

**Experts moeten verantwoordelijk zijn voor de keuring die ze uitvoeren.**

**Wij hebben het nog mee gemaakt met de SI. Een nieuw roer geplaatst met nieuwe stuurmachine en nautische apparatuur. Alles goed gekeurd maar veilig was het in geen geval. 1 jaar later alles weer nieuw gezet. Maar de SI kon niet verantwoordelijk gesteld worden.**

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

**Politie en Rijkswaterstaat behoren alleen te kijken of de papieren/certificaten aanwezig zijn en kunnen beter hun eigen data bank koppelen.**

**En als ze vinden dat er zaken goed gekeurd zijn waar ze het niet mee eens zijn moeten ze dat bij desbetreffende instantie melden en die moet dat dan beoordelen. Ze leggen het**

**certificaat van de autokraan naast hun neer maar stellen wel dat de draaglast op de autokraan moet staan. Dus geen keuring maar wel vermelden.**

9. Uw overige bijdrage (n).

**EOC nu de grootse onderlinge verzekering die wel keurt voor scheepvaart inspectie maar zegt geen inspraak te hebben bij de beleidsmakers! Zou zijn eigen sterk moeten maken om dit te keren. Zij zijn immers de mensen die veranderingen en schades zien door onveilige situaties. Maar niet moeten achter over leunen om maar te kunnen keuren.**

**De berekeningen betreft veiligheid zullen steeds veranderen maar dat houdt niet in dat de oude berekeningen niet veilig zijn. Wij hebben in 28 jaar nog geen overloper gehad. Onze kopschroef bediening heeft nog nooit geweigerd. Waarom is dat nu onveilig? Wij varen niet met vreemd personeel en ook niet met aflossers. Een voorbeeld je hebt een tanker dan moet je ieder jaar je brandblussers laten controleren en wij ieder twee jaar.**

**Zijn wij dan onveilig? Er moet meer naar soort en situatie van bv bouw worden gekeken.**

**Maar verzekering doet niets en schutveaer ook niet en toch zijn dat de clubs die zich toch bezig houden met veiligheid. Je eigen verschuilen achter de zogenaamde wet die hoogst waarschijnlijk voorkomt uit gemelde zaken van excessen bij bv het RORS. De wet moet ondersteund worden door die gene waardoor er gezegt kan worden nu is het bij dat type schip veiliger. En dat kan heel erg verschillen maar die mensen zeggen niets waar zijn ze bang voor! Geluids eisen bv 60 Db in de woning en 80 Db uit de marifoon maar als wij stil liggen is alles uit en hebben we alleen omgevings geluid. Bv windmolens de hele nacht door.**

**Wij varen niet s nachts waarom moet het geluid overdag gereduceerd worden en S'avonds mag ik luisteren naar gierende windmolens. Als je s nachts vaart en het personeel ligt op bed dan is het een redelijke eis. Een boer op zijn landbouwmachine heeft een oorbeschermer op.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1000 – 1500 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**1953**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Keuring gedaan in december 2012**

**Volgende zaken vielen onder de HHC 602 lid 1 Aanwezig zijn van afzonderlijke hydrauliektanks stuur werk. Wij hebben wel hoogte verschil van aanzuig hoofd en noodpomp! Vaar hier al meer dan 20 jaar mee! 702 lid 5 Gekleurde vensters.**

**Niet te meten! 703 lid 8 Automatisch omschakelen van stroombron. Mijn stuurwerk werk zonder stroom en navigatie verlichting kan ik nood verlichting pakken! 704 lid 3 Signalering voor en achteruit. Kan mijn elektrische gashandel toch niet omdraaien! Bovendien heb ik er verlicht schaal opzitten. 709 Alarminstallatie. Weet ik niet meer wat het inhoud maar we hebben het zo aan boord dat als ik thuis zit krijg ik telefoon als de gasolie te hoog of te laag is in alle gasolie tanks. Totale bilge alarmering krijg ik ook binnen. Zelfs te lage kamer temperatuur, dus als de kachel in storing staat. En ook als er een generator aangaat door dat er te weinig stroom in de accu's zit. 805 lid 6 Inrichting en afmeting van ontluchtungs- en verbindingsleidingen. Dit zit al vanaf 1953 zo! 10.05 lid 2 Opblaasbare zwemvesten. Een was blijkbaar over datum en verder hebben we nog twee nooit over datum te raken zwemvesten als nieuw in de kast liggen. Omdat we dus gebruik hebben gemaakt van de HHC hebben we nog keur gekregen tot 2019 Ik heb ook bewust twee jaar eerder gekeurd!!!!**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1000 – 1500 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**1956**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Wij hebben de laatste keer dat we gekeurd zijn maar een verlenging van het cvo gehad van vijf jaar ipv zeven jaar de reden werd wel uitgelegd nl. de expert was onzeker over evt. spanningen in het vlak in het achterruim .op zich vind ik dat niet zo onrealistisch maar dat leid er wel toe dat ik nu in 2015 gekeurd moet worden ipv2017 en de reden hiervoor is een onzeker punt in de hele keuring.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1000 – 1500 ton**

2. Type schip (beunschip/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**1936/1979**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Vernieuwen v/d kopschroef bediening, gedaan volgens expert in Nederland, in België na gevraagd niet nodig of heeft u 1 mans radar vaart, neen dan is het niet nodig. Lampje voor de bediening van de regelaar vooruit en achteruit. Niet nodig volgens expert in België, want dan moet u er ook weer een dimmer aan toevoegen. Een extra stel accu's met automaat voor omschakeling. Bij de een wel nodig en bij de andere niet.**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

**niet mee gemaakt.**

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

**mee eens en ook voor de roeren.**

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

**Als je gekeurd ben en de papieren zijn in orde dan kan andere handhavers toch geen bekeuringen geven.**

9. Uw overige bijdrage (n).

**Heel veel flauwekul eisen onder de norm van veiligheid.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1000 – 1500 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**1965**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Schroefas dichting een expert zegt schepen voor 1976 hoeven niet aan deze eis te voldoen. EOC gebeld wat hun mening is zij zeggen dat de eisen gelden voor alle bouwjaren, behalve wanneer de schipper verklaart dat hij smeert met milieu vriendelijk vet. Dit is ook weer een dingetje omdat er nog geen officieel een lijst bestaat met toegestaan de goed gekeurde milieuvriendelijke vet**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Auto kranen is ingevoerd in 2011 zonder veel ruchtbaarheid aan te geven in Duitsland is hier op gecontroleerd in Nederland België en Frankrijk niet. Men wacht hier waarschijnlijk op de eerst komende SI keuring. Dan moet je het wel in orde hebben of maken. Het lijkt het zelfde te gaan als met de radars, er varen nu nog steeds schepen rond met oude radars, terwijl andere schepen wel een radar moesten plaatsen om een certificaat te krijgen. Om de 10 jaar moet er een grote keuring plaatsvinden voor een certificaat CVO Er zijn 2 bedrijven en een derde is ermee bezig die een certificaat af mag geven en die dus erkend zijn door de CCR. Dat betekent niet dat je bij deze bedrijven langs moet, de praktijk is je gaat keuren naar keuze, dit bedrijf stuurt een berekening op naar het gecertificeerde bedrijf en na betaling krijgt de schipper zijn certificaat. Elk jaar moet de kraan een inspectie ondergaan door een deskundige, dat mag de schipper zelf zijn. Versleten onderdelen moeten vervangen en er moet een notitie in het kranenboek komen.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1500 – 3000 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**droge lading**

3. Bouwjaar.

**2000**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

**Volgens een bevriende verzekeringsexpert waren de eisen die nu verplicht worden al bekend in 1993!!! Is dat zo? Zo ja, waarom is een schip dat in 2000 in de vaart is gebracht dan niet volgens die eisen opgeleverd? Om verzekerd te zijn van inkomsten? Of om af te komen van oude systemen?**

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**In april jl. heb ik moeten keuren. Mijn schip in 2000 in de vaart gekomen. Moest stuurwerk laten keuren. Maakcontacten moesten breekcontacten worden of andersom. Een extra niveaualarm en een tweede peilglas. Samen gevat een redelijke jonge installatie en toch 7.000 euro kosten om een positief rapport te krijgen en nu maar hopen dat het binnenkort niet weer verandert.**

1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**1500 – 3000 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

3. Bouwjaar.

**2000**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Ik vind het een beetje raar dat jongere autokranen met grote regelmaat gekeurd moeten worden en dat dat niet geldt voor de oudere versies. Geeft dat aan de de jongere autokranen minder betrouwbaar zijn? Of laten de toeters en bellen die op de jongere kranen verplicht zijn te wensen over? Bij de meesten zijn de moderne toeters en bellen storingsbron nummer 1. Gevolg ze worden omzeild of gedemonteerd.**

**De steeds vaker terug kerende vraag van een keuringsexpert: waar zijn de inbouwverklaringen? Ze moeten op de huidige scheepsnaam staan en ze vragen er steeds meer. Begonnen we met radar en bochtaanwijzer nu hebben we al een verklaring voor ais/gps plus een verklaring dat het gekoppeld is aan een digitale kaart. Maar voor mij totaal nieuw een inbouw verklaring voor de generatoren en als daar nu iets opstaat waar iemand iets aan heeft maar nee enkel dat er volgens regels is ingebouwd. Is niet iets om over te vallen denk u maar velen die een verklaring opmaken willen eerst komen kijken aan boord en dat is aan een kant logisch. Het combineren van het opmaken van inbouwverklaringen (door verschillende leveranciers) is niet altijd mogelijk wat de kosten van het opmaken van deze nutteloze stukken ook nog erg kostbaar maakt.**



1. Grootte schip (grootste tonnenmaat)

**> 3000 ton**

2. Type schip (beunship/ tankschip/ droge ladingschip/ passagiersschip/ chartervaartschip etc.)

**Droge lading**

**3. Bouwjaar.**

**2010**

4. Willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is.

5. Het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken.

6. Voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt.

7. Keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden).

8. Handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.

9. Uw overige bijdrage (n).

**Waar ik op vaar is een koppelverband van een recent bouwjaar. Dan zou je zeggen dat de kosten voor keuringen de komende jaren wel mee zal vallen. Maar, Er wordt vereist dat er periodieke keuringen plaatsvinden van: - Stuurwerk (driejaarlijks + jaarlijkse inspectie) - Autokraan (jaarlijkse inspectie) - zwemvesten (jaarlijks) - Brandblussers en vast brandblussysteem (tweejaarlijks) - Tachograaf (vijfjaarlijks) - Verbandtrommels (jaarlijks) - Bijboot (vijfjaarlijks) Het schip is ook nog ADN-gecertificeerd: - Certificaat van Goedkeuring (vijfjaarlijks) - Gasdetectiepomp (jaarlijks) - ADN-kits (5 stuks) met persoonlijke beschermingsmiddelen (jaarlijks) Alles bij elkaar opgeteld lopen de kosten voor keuringen in de tijd dat het CvO geldig is toch behoorlijk op, zonder een goede verklaring van het nut van deze keuringen. Tweede punt wat ik wil bijdragen gaat over de geluidseisen. Bij de profvaart was de meting in de verblijven 60 DB(A). Dat is (heel toevallig) precies binnen de norm. Nu wordt het schip in tien jaar behoorlijk intensief gebruikt. Zal er bij verlenging van het certificaat een meting plaatsvinden, kan ik me niet voorstellen dat het tien jaar oude materiaal nog steeds precies binnen de norm valt.**

## Onderwerp

boegschroef bediening 360 graden draaibaar

## Discussiethread

**Reactie Via e-mail (Inspectie Leefomgeving en Transport)**

08/2014

Geachte heer.....,

Artikel 7.04 lid 9 schrijft de, zogenaamde, gecombineerde bediening ook voor, voor boegschroefmotoren. Inspecteur vraagt terecht om dit punt in orde te maken alvorens de geldigheidsduur van het Certificaat verlengd kan gaan worden. In het verleden stond deze verwijzing er niet in. Het kan dus zo zijn dat het destijds nog niet van toepassing was.

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met ons meld- en informatiecentrum.

Hoogachtend,

Meld- en Informatiecentrum  
ILT/Handhavingsbeleid  
Inspectie Leefomgeving en Transport  
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag  
088 489 0000 (lokaal tarief)  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

**Klant Via webformulier**

08/2014

volgens de inspecteur:

wordt de boegschroef niet bedient door een hefboom volgens cirkelboog evenwijdig aan de richting van de stuwkracht(z.g gecombineerde bediening)

maar volgens de scheepvaartinspectie die meegelopen is bij een ander schip is de boegschroef geen voorstuwingsmotor en heeft geen gecombineerde bediening nodig.  
mijn vraag is moet ik deze toch hebben?  
kost 3000 euro en doet hetzelfde als wat ik nu heb

met vriendelijke groet

Hallo,

Het artikel 7.04 sub 9, waar de Inspectie naar verwijst, zegt (als openingszin) <Bij roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties zijn gelijkwaardige bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten toegestaan.>

Gelijkwaardig aan de bediening van de voortstuwingsinstallatie.

Hiervan zegt het artikel, dat dan de stuurschakelaar voorzien moet zijn van een toerentalbediening.

Dat mag dan zo zijn, maar de algemene eisen voor stuurwerken bepalen ook in art 6.01, dat het stuurwerk (i.c. de boegschroef) betrouwbaar moet zijn.

Uit niets blijkt, dat dat ter discussie staat.

Overigens vermeld sub 9 ook, dat, wanneer roerpropeller- of cycloïdaalschroef-installaties niet door een hefboom bediend worden (maar bv. door een schakelaar, stel ik dan), de Commissie van deskundigen afwijkingen van die gecombineerde bediening kan toestaan. Waarom niet bij boegschroeven??

Wat wel een punt van discussie is, is de mededeling van de Inspectie, dat die verwijzing in sub 9 er nog maar kort in staat. Je moet daar echter nu wel zonder uitzondering aan voldoen. Aflopende overgangstermijnen zorgen al veel veel extra eisen, en zulke dingen doen ze er dan nog stilletjes tussendoor.

## **Twee punten m.b.t. verlenging Certificaat van Onderzoek**

Ik heb op mijn 42 m spits (met handstuurwerk, boegschroef, géén radar) een “voorkeuring” laten doen door EOC Expertise en gevraagd naar de aanpassingen die nodig zouden zijn voor verlenging van het Certificaat van Onderzoek Rijn (CvO Rijn), resp. voor het overstappen naar een Communautair Binnenvaartcertificaat (CBB). Daar kwam een duidelijke rapportage uit van aan te passen zaken voor beide opties. Zoals te verwachten was vroeg het CvO Rijn extra aanpassingen t.o.v. het CBB. Dit waren met name:

1. Boegschroefbediening (nu één pookje meer/minder gas en in 8 stappen linksom/rechtsom 360 gr draaien) vervangen door wegafhankelijke bediening
2. Tweede energiebron
3. Algemeen alarm en oproepalarm voor verblijven en machinekamers
4. Laagniveau-alarm op brandstofvoorraad
5. Controlelampjes schroef vooruit/achteruit

Indien ik zou kiezen voor een Communautair Certificaat kon dat volgens de expert naderhand desgewenst uitgebreid worden met een “aantekening Rijn” mits dan alsnog voldaan was aan de intussen verlopen overgangsbepalingen.

Over twee zaken uit bovenstaand relaas zijn de meningen verdeeld.

### **Communautair Certificaat uitbreiden met Rijn**

Volgens mijn expert is bovenstaande zo vastgelegd in de geldende regelgeving. Echter de SI, nu ILT, heeft in een handleiding aan de Cie voor Onderzoek meegegeven dat terugkeer alleen is toegestaan indien aan de volledige nieuwbouweisen wordt voldaan. Door mijn toedoen hebben EOC Expertise en NBKB dit verschil in interpretatie van de geldende regelgeving voorgelegd aan de Cie voor Onderzoek en hen gevraagd om een uitspraak. Uitspraak wordt niet op korte termijn verwacht

### **Boegschroefbediening**

De Belgische “SI” heeft mij desgevraagd verzekerd mijn bestaande boegschroefbediening goed te keuren. Dit op grond van bijgevoegde recente dienstnota.

Ik heb de vraag over de boegschroefbediening ook voorgelegd aan Register Holland, Deze zouden de bestaande boegschroefbediening ook goedkeuren op grond van een vergelijkbare Nederlandse aanwijzing (geen eenmansstuurstelling voor het varen op radar, schip korter dan 55 m).

Beste .....

Het antwoord op uw vraag in WoonBootMagazine nr. 4 van de LWO van augustus 2014 op pagina 15 is heel simpel terug te vinden in de Europese wetgeving voor het CvO pleziervaart voor grote schepen langer dan 20 meter, zoals verplicht na 30-12-2018.

Maar vraag het CvO veel eerder aan, anders ben je te laat, en val je onder veel strengere regels dan nu al gelden, d.w.z. geen overgangsbepaling art.8 meer. Zie artikel 21.01 en 21.02 CvO/RosR 2006/87/eg betreffende de pleziervaart. Meestal houdt men ongeveer een waarde tussen de 3 en 4 mm voor de vlakdikte aan als ondergrens voor schepen tot 40 meter, en de kimmen meestal iets meer. De exacte dikte is te berekenen volgens de formules in artikel 3.02.1b van 2006/87/eg pagina 46 van de 389, maar lid 1b en 1c van artikel 3.02 gelden alleen voor de beroepsvaart, niet voor recreatie!

Zelfs een vlakdiktemeting mag men voor CvO/RosR pleziermatig NIET eisen. Dat de verzekering dat elke zeven jaar wel wil, is een ander verhaal. Het argument dat een vlakrapport slechts twee jaar geldig zou zijn, kan beroepsmatig misschien wel gelden, maar pleziermatig gaat dat niet op, want niet vereist volgens artikel 21.01 en 21.02 voor wat betreft artikel 3.02. Overigens wordt die twee-jaars eis ook nergens vermeld in 2006/87/eg, maar hanteert IL&T en alle keurders die eis van binnenuit en bovenwettelijk! Dus als je schip voor de verzekering in 2011 gekeurd is, en je wilt voor 2014 een CvO vanwege een geplande buitenlandreis, dan mag GEEN nieuw vlakrapport ge-eist worden. Droogzetten is wel verplicht, b.v. om een krom roer vast te stellen, want de manoeuvre-eigenschappen worden wel beoordeeld. Speling van schroefas(sen) en roeras(sen) mogen wel genoemd worden, maar zijn geen afkeerpunt voor een CvO. Verzekeringstechnisch kan men iets anders eisen. Uiteraard wil een verstandige schipper wel een voldoende dik vlak e.d. maar strikt genomen mag daarop geen CvO pleziervaart geweigerd worden. Laat dus het gezonde verstand flink meewegen. Je hele hebben en houden is aan boord met vaak onvervangbare zaken (foto's). Vergeet vooral huidafsluiters en standpijpen niet, want daar drijf je op !!! Daarom bij voorkeur dikwandige pijpen (10 mm of dikker) en zeer goede schuif-huidafsluiters. Kogelkranen kunnen inwendig bevroren met schade!

Plaats daar dus een warmtelint als vorstbescherming tegen kapotvriezen en bij dooi flink lekken plus afborrelen, bijna elke winter is dat weer raak ;-(. Warmtelint als vorstbeveiliger voor motorkoelwaterpomp, toilet e.d.: <<http://www.magnumheating.com/products/frost-free-systems/magnum-ideal-lint>> Het warmtelint kost 10 Watt per meter lengte continue, maar gaat boven de +13 oC uit, en schakelt beneden de +5 oC weer in. Ze zijn verkrijgbaar in diverse lengtes vanaf 1 t/m 48 meter. Bij een grotere diameter onderwaterpijpen zijn meerdere windingen van een warmtelint nodig om deze vorstvrij te houden, zie de doos/handleiding.

Een huiddikte vermindering door onderwaterputcorrosie vanwege galvanische

electrolyse kan men sterk beperken door offerblokken (anodes) van zink (=zout), aluminium (=zoet) en/of magnesium (voor aluminium schepen) toe te passen, samen met een tweerichtingen diodeblok tussen walaarde en scheepsaarde, eventueel aangevuld met een 1:1 scheidingstrafo en goede onderwatercoatings (goudkleurige primer + teervervanger) en antifouling (rood/bruin).

Zie b.v. het diodeblok van Victron type VDI16

(BrutoPrijs ex.BTW zonder korting 2e kw 2013: Euro 120,00).

Nee ik heb geen aandelen, maar streef naar veilige electra.

Het scheelt flink in onderwateronderhoud is door praktijkervaring bij meerdere schepen van belang gebleken. Zie bijlage: DiodeBlok.pdf.

Ook een bliksemafleiding (minstens 6 mm<sup>2</sup>) moet op het unieke centrale scheepsaardpunt worden aangesloten.

Met een Voltmeter is de corrosiespanning tussen walaarde en scheepsaarde meetbaar over de aansluitingen van het diodeblok. Het lijkt weinig, maar de schade kan enorm zijn. Een 6 mm plaat kan binnen twee jaar corrosie putten van meer dan 3 mm diep bevatten, en dan ben je dus te dun!

Denk ook aan de boegschroeftunnel, ook daar zijn anodes nodig.

Anodes nooit verven, want dan functioneren ze niet!

Die putten hebben weinig met cavitatie schade te maken, maar vaak veel met electrolyse door een vrijwel continu aangesloten walstroom voorziening op de scheepshuid zonder maatregelen.

Niet aarden is ook onveilig, en voor zwemmers en dieren rond je schip zelfs dodelijk bij een aardlek (kramp). Met een diodeblok in de aardleiding en/of scheidingstrafo('s) voldoe je aan de veiligheidsregels met minimale corrosie.

Na putcorrosie is het vlak snel te dun, en moeten er nieuwe platen staal onder.

Dubbelen mag t.z.t. ook niet meer, dus eerst de oude platen verwijderen, dan een nieuwe (minimaal 4, liefst 6 mm) aanbrengen maakt het aardig kostbaar.

Zuinig zijn met wat je hebt door preventie van galvanische electrolytische onderwater-putcorrosie en goed onderhoud (coating en anodes) is op de langere termijn het voordeligste. Een keer met de kont op een krib gezeten?

Conserveer de kras zo snel mogelijk voor die wordt aangevreten.

Voor een varend schip geeft antifouling een flinke besparing op (dure witte diesel) brandstofkosten en betere vaareigenschappen, welke ruim opwegen tegen de hoge prijs van het aangebrachte aangroeiwerende middel.

Sluit elektrische gebruikers altijd twee aderig (Plus=Rood en Min=Zwart of Blauw) aan voor 12 Vdc= en 24 Vdc=,

en drie aderig (Fase=Bruin, Nul=Blauw en RandAarde=Geel/Groen) voor 230 Vac~ gebruikers.

Het scheepscasco dus NIET als retour gebruiken zoals bij auto's en fietsen wel gedaan wordt, dit om corrosie, zwerfstromen en contactproblemen te voorkomen.

Zie ook ISO-10133 voor 12/24 Vdc= installaties en ISO-13297 voor 230/400 Vac~.

Eenmalig aarden en nullen bij de voedingsbron (Accu's, scheidingstrafo('s), generator(en), Omvormer(s)) is wel verplicht.

Bedenk dat als je het met een keurder (of BOA) niet eens wordt, er ook nog een beroepsmogelijkheid bestaat bij de voltallige Commissie van Deskundigen.

Indien van toepassing, onderbouw je uiteraard schriftelijke bezwaar dan heel grondig met verwijzingen naar de juiste artikelnummers.

Een keurder mag niet roomser zijn dan de paus.

Veel zaken zijn niet exact gekwantificeerd, dus voor discussie vatbaar en daarom niet afdwingbaar, want er is dan sprake van willekeur.

Alles waar discussie over mogelijk is, zal een goede rechter de klant het voordeel van de twijfel geven. Zorg dus dat je met meerdere personen die keuring bijwoont (getuigen) en leg zonodig e.e.a. vast met foto's e.d. en overleg bij discussies de inhoud van het document 2006/87/eg, dat is het enige maatgevende stuk, naast BPR, RPR, Reglement Westerschelde, Reglement Kanaal Gent Terneuzen, SRGM= Scheepvaart Reglement Gemeenschappelijke Maas, BinnenVaartWet, BinnenVaartRegeling e.d.

En NIET wat IL&T als extra eisen (2-jarig vlakrapport) zelf verzonnen heeft. Overleg zonodig met je rechtsbijstandsverzekering.

Haal het volledig document dus op, en print het (dubbelzijdig) uit, of laat dat doen bij een CopyShop o.i.d.

Inbinden met een ringband maakt het makkelijk raadpleegbaar.

Markeer de gedeelten die van belang zijn voor een pleziervaart CvO.

Zie link: <<http://home.hccnet.nl/htg.derksen/CvOplezier.pdf>> 936.887 Bytes.

Daarin zijn de juiste blokken reeds grijs gemarkeerd, in totaal 42 pagina's.

De beroepsvaart moet aan vrijwel alle artikelen voldoen (263 pagina's).

Er zijn dus (grote) verschillen tussen; pleziervaart (woonschepen), vrachtvaart, tankvaart, passagiersvaart, sleep- en duwboten en overig drijvend materieel.

Het/de volledige officiële document(en):

<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:389:0001:0260:NL:PDF>> 5.386.833 Bytes.

<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:389:0261:0263:NL:PDF>> 68.925 Bytes.

Deze laatste twee zijn afkomstig van de Europese Unie in 263 pagina's !

Dan hoef ik niemand zulke stukken toe te zenden, maar kan men ze zelf ophalen.

Om het juridisch exact te willen weten is grondige studie van met name de definities van 2006/87/eg nodig. Ik weet niet of er al jurisprudentie over is? Sterkte ermee.

Met een vriendelijke nautische (computer-) (electro-) groet van .....

(binnenvaartschipperszoon zonder schip ;-).

Lid van: Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig

<<http://www.LVBHB.nl>>,

Netwerk Varende Woonschepen, <<http://www.varendewoonschepen.org>>,

Stichting Historische Schepen Arnhem <<http://www.shsa.nl>>,

Stichting ErVaren: <<http://www.schepencarrousel.nl>>.

Beste .....

Dat we iets anders bedoelden lijkt me niet. We refereren beide aan dezelfde minimale diktewaarden. Richtlijn 2006/87/eg (CvO/RosR) is zeer duidelijk hierin, en er zijn zeer veel verwijzingen naartoe.

Met alle respect voor Google, maar die bron is juridisch niet rechtsgeldig. De door de EU vastgestelde richtlijn 2006/87/eg is dat wel.

Het door u bedoelde document en pagina kon ik overigens niet vinden, wegens gebrek aan een duidelijke website link.

In de in mijn vorige bericht genoemde website links kunt u de officiële EU wetteksten van de richtlijn 2006/87/eg vinden, als u ze hebt gedownload, en met een PDF programma (Acrobat) hebt bekeken. Er zijn echter ook andere bronnen dan de door mij genoemde, maar ik vind de originele van de EU het meest zuiver.

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) is alleen verplicht voor de beroepsvaart, doch NIET voor pleziervaartuigen. Zie richtlijn 2006/87/eg artikel 2.18 lid 1 op pagina 45 van de 263 bladzijden. Je MAG het wel gebruiken, maar bent dat dus niet verplicht voor pleziervaart. Het nummer drie maal vermelden op de romp (BB, SB en achterop) kan/mag dan achterwege blijven. Voor vermelding in de AIS transponder geldt hetzelfde. De AIS transponder is vanaf 01-12-2014 verplicht op alle RPR-wateren (=Rijn, Waal, Pannerdens Kanaal en Lek) voor grote schepen langer dan 20 meter. Het ENI wordt samengesteld uit de kadastrale aanduiding (=brandmerk) samen met de locatie van het kadastrale kantoor, meestal die B ROTT 1927, maar er waren er (veel) meer. Daar zijn tabellen van, en zal ik u niet mee vermoeien. Het ENI wel vermelden heeft ook voordelen, met name bij sluisen.

Welke keuring is voor u gedaan, die van de verzekering?, of die voor het CvO? Of beiden gelijktijdig?

Elke verzekering mag eisen wat ie wil, maar meestal hanteren ze vrijwel dezelfde eisen als voor het CvO worden gebruikt. Nogmaals, voor een CvO pleziervaart is een vlakrapport NIET verplicht, in tegenstelling tot wat velen denken. Dat komt omdat een vlakrapport voor de beroepsvaart al sinds de jaren vijftig wordt verlangd, en keurders er moeite mee hebben dat er voor een CvO pleziervaart minder strenge regels (= geen vlakrapport, geen ENI) gelden. Ik heb dat reeds met artikelnummers uit de 2006/87/eg richtlijn onderbouwd.

Dat men het toch probeert, lukt tot nu toe helaas bij vele schippers ;-). Anderen zijn nu dus voorbereid, vandaar ook de CC van dit bericht naar meerdere organisaties voor schippers. Nog al wat keurders eisen meer dan de wet, vooral ingegeven door angst of gewoontes, en angst is een slechte raadgever. Alleen de wettelijke eisen zijn juridisch voldoende, meer kost extra geld.

Voor een CvO beroepsvaart geldt voor de huiddikte de formule uit artikel 3.02.1b van CvO/RosR 2006/87/eg Richtlijn pagina 46 van de 263, Het door u genoemde verschil in dikte



eis wordt verklaart door de scheeps lengte. Hieronder voorbeelden om dat te illustreren.

Beroepsvaart CvO:

Stel:

Droge lading vrachtvaart schip van 20,05 meter lang voor vuilvervoer.

Spantafstand = 35 cm. dus factor  $f = 1$ .

Geen dubbele bodem en zijtanks, dus factor  $c = 1$ .

Voor het vlak is factor  $b = 1$

Voor de kimmen is factor  $b = 1,25$ .

De minimale vlakdikte is dan  $f \times b \times c \times (1,5 + 0,06 \times \text{Lengte})$  in mm.

Ingevuld:  $1 \times 1 \times 1 \times (1,5 + 1,203) = 2,703$  mm, echter het minimum is 3 mm.

Voor de kimmen is de minimale dikte  $f \times b \times c \times (1,5 + 0,06 \times \text{Lengte})$  in mm.

Ingevuld:  $1 \times 1,25 \times 1 \times (1,5 + 1,203) = 3,378$  mm, dus minimaal 3,4 mm.

Beroepsvaart CvO:

Stel:

Droge lading vrachtvaart schip van 38,50 meter lang = Spits

Spantafstand = 45 cm. dus factor  $f = 1$ .

Geen dubbele bodem en zijtanks, dus factor  $c = 1$ .

Voor het vlak is factor  $b = 1$

Voor de kimmen is factor  $b = 1,25$ .

De minimale vlakdikte is dan  $f \times b \times c \times (1,5 + 0,06 \times \text{Lengte})$  in mm.

Ingevuld:  $1 \times 1 \times 1 \times (1,5 + 2,31) = 3,81$  mm.

Voor de kimmen is de minimale dikte  $f \times b \times c \times (1,5 + 0,06 \times \text{Lengte})$  in mm.

Ingevuld:  $1 \times 1,25 \times 1 \times (1,5 + 2,31) = 4,76$  mm.

Met andere woorden, door de grotere lengte is ook een grotere huiddikte vereist. Zou de spantafstand meer dan 50 cm zijn geweest, dan is de minimale huiddikte ook groter. Als je een beetje nadenkt ook wel logisch, want de risico's zijn dan ernstiger zoals eerder indeuken en zwakker casco als de huid te dun is bij een ruimere spantafstand. De berekeningen boven de 40 meter scheeps lengte laat ik even achterwege.

Pleziervaart CvO:

Geen vlakrapport!

Want artikel 3.02.1b en c gelden voor die categorie niet, zoals artikel 21.01 en 21.02 laat zien.

Voor pleziervaart mag men geen beroepsvaarteisen hanteren. Een personenauto APK keur je ook niet volgens de regels voor vrachtwagens.

Ik hoop dat u nu duidelijk is waar dat 0,8 mm verschil vandaan komt? Het zit 'm dus in de lengte van het beroepsvaartuig in de formule. Een beroepsvaart spits moet nu eenmaal zwaarder en dus dikker gebouwd zijn dan b.v. een klein werkscheepje. Voor pleziervaart inclusief grote (varende) woonschepen is de huiddikte voor het CvO/RosR niet gekwantificeerd. En hier laat ik het maar bij. Veel succes met uw woonspits.

Met een vriendelijke nautische (computer-) (electro-) groet van .....

(binnenvaartschipperszoon zonder schip ;-).

Lid van: Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig

<<http://www.LVBHB.nl>>,

Netwerk Varende Woonschepen, <<http://www.varendewoonschepen.org>>,  
Stichting Historische Schepen Arnhem <<http://www.shsa.nl>>,  
Stichting ErVaren: <<http://www.schepencarrousel.nl>>.

Vraag aan ILenT:

Het beroepsvervoer over de binnenwateren is onderworpen aan verschillende wetten. Daarin wordt beschreven aan welke eisen ondernemers, bemanning en schepen moeten voldoen voordat ze vracht mogen vervoeren en tijdens de vaart. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden speciale regels.

De wetten voor de beroepsvaart gelden voor alle schepen:

met een laadvermogen van twintig ton of meer of een (water)verplaatsing van 10m<sup>3</sup> of meer (Wet vervoer binnenvaart)

met een laadvermogen van vijftien ton of meer of een (water)verplaatsing van 15m<sup>3</sup> of meer (Binnenschepenwet)

langer dan vijftien meter

Om de veiligheid van het vervoer van personen over de binnenwateren zoveel mogelijk te garanderen, bestaan voorschriften. Deze zijn van toepassing op alle schepen die beroepsmatig meer dan twaalf personen vervoeren, exclusief bemanning. Het gaat onder meer om: rondvaartboten, veerponten, zeilende passagiersschepen en schepen voor de sportvisserij.

Uitvoeringsrichtlijnen

De ILT heeft uitvoeringsrichtlijnen opgesteld voor de binnenvaart. Deze bestaan uit bekendmakingen en beleidsregels voor Rijn- en binnenvaart.>

Waar kunnen de betrokkenen deze bekendmakingen, c.q. beleidsregels lezen?

Antwoord van ILenT:

Geachte heer

Rondvaartboten zijn in verschillende categorieën onder te verdelen nl: Open rondvaartboten, boten van het Amsterdamse grachtentype en de passagiersschepen in de dagvaart. De sportvisserij is wat betreft technische eisen een gewoon passagiersschip wat betreft de bemanningseisen is hier wel een uitzondering voor. De technische eisen voor deze schepen ondergebracht in de binnenvaartregeling, bijlage 3.x welke met onderstaande link te openen zijn. <http://wetten.nl> , Vervolgens op uitgebreid zoeken en bij wettenfamilie invullen Binnenvaartregeling. geef de zoekopdracht en vervolgens de binnenvaartregeling uitklappen en naar de bijlagen gaan.

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met ons meld- en informatiecentrum.

Reactie aan ILenT

Goede avond,

dank voor uw antwoord, maar de essentie van mijn vraag is waarschijnlijk niet goed

overgekomen. De link, die u stuurde, leidt naar de regelgeving (mij bekend), die geldt voor alle schepen boven een vermeld minimum-tonnage of scheepslengte. Dan volgt een passage, die het vervoer van personen betreft (welke voor ons, wegens goederenvervoer, niet van toepassing is.

De ILT heeft uitvoeringsrichtlijnen opgesteld voor de binnenvaart. Deze bestaan uit bekendmakingen en beleidsregels voor Rijn- en binnenvaart.>

De bijlagen, naar welke u verwijst, gaan over specifieke scheepstypen, die merendeels zeker niet in de Rijnvaart te vinden zijn, maar bijv. in de Amsterdamse grachten, of speciale (overheids)diensten vervullen en daardoor niet onderworpen hoeven te worden aan het hele pakket eisen aan de beroepsgoederenvervoerders.

De uitvoeringsrichtlijnen, in de vorm van bekendmakingen en beleidsregels voor Rijn- en binnenvaart, zijn een soort toelichting op de wet en verduidelijking van de toepassing ervan.

Ik zou graag vernemen, waar ik die kan vinden.

Aanleiding hiertoe is ook het antwoord, wat ik van dhr..... van de CCR kreeg op dezelfde vraag, nl. dat men zich tot de landelijke instanties dient te wenden voor informatie over toepassing van de technische regelgeving, zoals die door de CCR middels een databank aan alle officiële instanties ter beschikking wordt gesteld.

In de hoop, dat u mij verder op weg zult kunnen helpen,

vriendelijke groet,

14 oktober 2014

De keuring zit er op en we varen weer. 25 punten zijn er aangepakt. Hier en daar een sticker, een extra hekje rond de boegschroef, een lampje hier, een toetertje daar en

een noodstroomvoorziening voor als de accu er mee op zou houden.

Maar het meest verbazingwekkende zijn toch de twee lampjes die mij sinds kort de hele dag vanaf mijn dashboard aanstaren. Een groen lampje dat aan gaat als ik vooruit vaar en een rood voor als ik achteruit vaar.

Het zijn twee lampjes die symbool staan voor veiligheid in de binnenvaart en consensus tussen de Europese leden van de Rijnvaartcommissie.

Maar ze staan ook symbool voor de poging om uniformiteit van de regelgeving te krijgen in de binnenvaart en voor de afrekening met de tijd dat de SI-regelgeving bestond uit een groot dik boekwerk en er daarnaast meerdere boeken waren met uitzonderingen op die regels.

Duidelijkheid in de regelgeving en minder regels voor ondernemers, een voornemen dat het speciaal goed doet bij politici die op weg zijn naar een werkzame samenleving met minder bureaucratie. Deze uitdaging is ook opgepakt door de Europese leden van de Rijnvaartcommissie.

De lampjes moesten er komen. Als ik mijn lampjes zie branden dan denk ik dat er volwassen mannen en vrouwen zijn geweest die er over gepraat hebben, beleidsstukken hebben geschreven, gewikt en gewogen om vervolgens een serieuze en weloverwogen beslissing te nemen. Zeg maar dat ze een wet hebben geschreven waar heel varend Europa aan moet voldoen.

Toen de SI-expert me uitlegde dat mijn lampjes echt noodzakelijk waren was mijn antwoord dat ik toch kon zien dat ik vooruit vaar als ik in mijn Franse kanaal de bomen achteruit zie gaan. Het was niet voldoende. Het groene vooruitvaarlampje en het rode achteruitvaarlampje moesten er komen.

Ik troost me met de gedachte dat er een hogere macht is die waakt over mijn waarnemend vermogen om te zien in welke richting ik vaar. Een complete Rijnvaartcommissie houdt zich hier immers mee bezig. Waarvoor dank, al begrijp ik nog steeds niet waarom ik deze lampjes ook op een Spits moet monteren. Als ik nu op een 110 meter lang containerschip vaar en ergens in mijn stuurhut hoog boven de containers en het water zweef, dan begrijp ik het en heeft een dergelijke regel nut.

Als ik het allemaal nog eens overzie dan staan mijn groene- en rode lampje voor uniforme regelgeving zonder maatwerk. Daarmee gaan mijn lampjes voorbij aan de diversiteit van de binnenvaart en betalen wij als binnenvaartondernemers de prijs voor vereenvoudigde regelgeving die in de praktijk van sommige schepen overbodig is. Beste commissie, zou er

weer een tijd kunnen komen dat er een regel bedacht wordt voor schepen langer dan.....met meer motorvermogen dan.... met meer personeel dan .....enz... enz..

In de kern is dit mijn inhoudelijke bezwaar tegen de werkwijze van de CCR commissie. Om mijn bezwaren wat meer vorm te geven zal ik nog een voorbeeld geven uit onze eigen praktijk van de SI keuring.

Wij moesten ook onze autokraan laten keuren. Het ging hierbij om een keuring die eens in de tien jaar moet gebeuren door een erkend bedrijf. Er is een lijstje van een vijftal bedrijven dat dit dan mag doen (aangewezen door de overheid) en ik heb onder andere bij het bedrijf Swarts een offerte aangevraagd. Die liet weten niet te beginnen aan de keuring van een autokraan die in 1984 op ons schip is gebouwd en waarvan de geschiedenis niet bekend is. Laat staan dat er een CE plaatje en kraanboek zou zijn.

Vervolgens heb ik het bedrijf Vincotte in Breda gebeld. De SI-expert van EOC, mijn verzekeringsmaatschappij en de club die dus ook de de SI-keuring uitvoerde, adviseerde me om daar naar toe te gaan. Onze expert had al eerder uitvoerig met Vincotte besproken wat ze konden verwachten rondom de problematiek met oudere kranen op schepen en waarvan de kraangeschiedenis niet beschreven is. Hij had duidelijk aangegeven wat Vincotte volgens hem wel kon leveren zonder in overtreding te zijn. Je mocht bijvoorbeeld volgens de expert wel een kraanboek samenstellen van een oude kraan en daarin vermelden dat er geen CE plaatje aanwezig is.

Na een aantal telefoontjes kwam ik uit bij een medewerker van Vincotte die wist hoe het moest. Omdat de keuring in 2014 plaatsvond en de eisen door de CCR-commissie zijn uitgesteld, zou volgens de EOC expert alleen gekeken moeten worden of de last die de kraan zou moeten kunnen hijsen ook klopte. Daarnaast moest er een kraanboek komen. Er mocht dus niet gekeurd worden op basis van de eisen voor autokranen die in 2015 gaan gelden. Ik heb met de medewerker van Vincotte afgesproken dat ze dit op deze wijze aan gingen pakken.

Tot mijn grote verbazing wist de man van Vincotte die uiteindelijk mijn autokraan kwam keuren, nergens van en heeft hij de kraan volgens, zoals hij zei, de normaal geldende regels gekeurd. Ter voorbereiding van de keuring had ik alle oliedrukleidingen en kranen vervangen en volgens de keurmeester van Vincotte was de kraan in orde op een paar zaken na. Het ging om een katrol die niet mee liep, een onduidelijke, niet gecertificeerde harpsluiting en de lier liep te ver door.

Inmiddels heb ik alle problemen opgelost maar tot mijn verbazing kreeg ik een standaard keuringsrapport gemaïld met de conclusie dat de autokraan was afgekeurd en dat deze onmiddellijk buiten gebruik gesteld moest worden.

In overleg met mijn verzekeringsmaatschappij werd uiteindelijk besloten de kraan voor de SI-keuring als goedgekeurd te beschouwen omdat de kraan de lasttest had doorstaan.

Mijn bezwaar is dat er veel onduidelijkheid ontstaat door deze situatie. Het bedrijf Vincotte heeft zijn werk gedaan en heeft een rapport geschreven dat hen in de toekomst vrijpleit van mogelijke verantwoordelijkheden bij een eventueel ongeval met de kraan. Ze laten mij als schipper zitten met een keuringsrapport waarin staat dat mijn autokraan niet deugt. Bij een mogelijke controle van RWS of politie zou ik dus in overtreding zijn. Terwijl feitelijk de

situatie zo is dat de kraan volgens de geldende regels van 2014 moest worden goedgekeurd maar hij is gekeurd op de voorgenomen regels van 2015 en wordt dus afgekeurd. Omdat er bovendien een moratorium geldt voor heel veel regels die in 2015 in zouden gaan gelden, gaat het bedrijf Vincotte volledig, tot twee keer toe, de mist in.

Ik heb bezwaar gemaakt tegen dit rapport en mondeling laten weten dat ik het rapport niet kon accepteren en honoreren.

De vraag is nu of dit bij Vincotte ligt of dat de regelgeving die hier aan ten grondslag ligt niet voldoende op orde is.

Bovendien kun je je afvragen of het in de markt zetten van dit soort keuringen, de objectiviteit van de keuring bevordert. Het is nu zo dat allerlei bedrijven verdienen aan de opdrachten die de overheid verstrekt, waarbij de schipper aan de andere kant van de streep afhankelijk is van de al dan niet objectieve interpretatie van de keurende instantie. Dit geldt voor zowel de si-experts die nu vaak door verzekeringsmaatschappijen worden geleverd, als voor bedrijven die licenties hebben van de overheid om bijvoorbeeld autokranen goed of af te keuren en dan weer klaar te maken voor herkeuring en goedkeuring. Hetzelfde geldt ook voor onder andere voor stuurwerken, elektrische schema's, decibellenmetingen, etc.

Op 29 juli gekeurd en 13 oktober kreeg ik mijn tweede versie van het rapport.

Vincotte heeft al die tijd nodig gehad om na te denken over hoe zij moesten omgaan met deze situatie. Als resultaat stond er in de kolom Opmerkingen wat ik allemaal moet gaan aanpassen in de toekomst, als de regels van de CCR commissie alsnog door zouden gaan.

Bij de kolom "tekortkoming staat wat ik moet doen om goedgekeurd te worden.

Ik moet een nieuw hijsblok aanschaffen met certificaat, en allerlei waarschuwingen aanbrengen om aan te geven dat er geen hijs eind-afslag aanwezig is, dat er een driewindingen- en zwenkafslag beveiliging ontbreekt.

Ik vraag me af of andere bedrijven die soortgelijke keuringen mogen doen dit ook eisen of dat dit een actie van Vincotte is.

Als schipper was het hoe dan ook een zeer onplezierige ervaring om geconfronteerd te worden met de onduidelijkheid van de regelgeving waardoor de SI expert moeite had om te achterhalen wat de geldende regels van het moment zijn, met de willekeur van keuringsinstanties betreffende de keuring van mijn autokraan, en de onduidelijkheid die zo groot is dat je eigenlijk nergens meer kunt navragen wat nou de laatste wetgeving is.

Ik heb nog steeds mijn kraanproblemen niet voor elkaar, weet ook nog niet of ik wel een kraanboek krijg van Vincotte en wat ik wanneer moet aanpakken om de goedkeuringssticker te krijgen en vooral te behouden.

Met vriendelijke groet,

# E-mail aan ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport had voorafgaand aan de ASV-vergadering van 18 oktober 2014 gevraagd aan de ASV om een aantal dagen tevoren ingelicht te worden over punten die zij konden verwachten op de vergadering. Dit om hun aanwezigheid op de vergadering te kunnen voorbereiden. Vanuit het Zwartboek is daarvoor onderstaande mail toegezonden. Hierin heeft de ASV een aantal voorbeelden om een indicatie te geven. Daarmee wil de ASV niet suggereren een compleet beeld te geven van de problematiek.

Geachte,

Zoals toegezegd brengt de Algemeene Schippers Vereeniging u op de hoogte van hetgeen ILenT kan verwachten aan vragen tijdens de najaarsvergadering aanstaande zaterdag. Ik heb vanuit de bijdragen in het Zwartboek de volgende punten geselecteerd waarvan zeker is dat die in het kader van wet en regelgeving naar voren zullen komen en waar ILenT verzocht wordt om enige uitleg.

Autokranen.

Met name de keuring van de autokraan wordt op dit moment bij de ene schip wel vereist, maar bij het andere niet. Daarbij is de ASV in de veronderstelling dat het keuren van de autokraan valt binnen het moratorium en derhalve is uitgesteld tot 2020.

Boegschroefbesturing.

De eis dat boegschroeven bediend dienen te worden d.m.v. een gecombineerd handel waarmee het toerental kan worden ingesteld en tegelijkertijd de stuwrichting zichtbaar is. In de praktijk worden door verschillende experts uitzonderingen toegestaan, terwijl andere vereisen dat, in strikte zin, de gehele bediening van de boegschroef vernieuwd moet worden. Wat kunnen schippers hieromtrent verwachten is de vraag aan ILenT.

Inbouwverklaringen.

Bochtaanwijzers, Radars en AIS krijgen een inbouwverklaring met een vervaldatum. Bij de keuring voor verlenging van het CvO wordt vereist deze gelijk te trekken met de afgiftedatum van het CvO. Dat zorgt echter voor de vreemde situatie dat deze apparatuur na vijf jaar gekeurd moet worden, terwijl het CvO zeven jaar geldig is en bij verlenging daarvan deze apparatuur wederom gekeurd zou moeten worden om de data weer gelijk te krijgen.

Stuurwerken.

Met het aanpassen van stuurwerken gaan hoge kosten gepaard voor de schippers. Niet alleen bij verlenging van het CvO, maar ook door de vereiste driejaarlijkse keuring. Het tijdspad verloopt daardoor als volgt; keuren bij verlenging CvO, na drie jaar tussentijdse keuring, na zes jaar een tussentijdse keuring en vervolgens een jaar later bij verlenging CvO.



Ook over de uitvoering van de overgangsbepalingen uit hoofdstuk 6 is veel verwarring en wordt de vraag gesteld of de voorschriften de veiligheidssituatie wel verbeteren.

Hardheidsclausule.

ILenT speelt in de procedure van de hardheidsclausule een grote rol. Voor de schippers is de procedure echter ondoorzichtig. Voor ILenT is het mogelijk om deze procedure in de vergadering te verduidelijken en wellicht iets vertellen over wat schippers kunnen verwachten als zij een beroep doen op de hardheidsclausule.

Zone R vs. Communautair.

Kan ILT in de vergadering enige uitleg geven over hoe het m.b.t. de harmonisatie van de technische voorschriften verder zal verlopen met het communautair certificaat, wat nu nog gezien wordt als een 'vluchtroute' om het schip in de vaart te kunnen houden.

Schroefas- en roerkoningafdichting.

In het Zwartboek wordt deze eis genoemd als overweging om het schip te laten slopen. Nu schijnt milieuvriendelijk schroefasvet generiek toegestaan te gaan worden. In de vergadering zal daar zeker een vraag over komen aan ILenT.

Nederland vs. Andere landen.

Er zijn voldoende voorbeelden te noemen waarbij er in andere landen voor het verlengen van het CvO andere, in veel gevallen minder, aanpassingen worden vereist dan in Nederland het geval is. Maar ook binnen Nederland zijn er verschillen van vereisten tussen schepen. Wordt daar in internationaal verband over gesproken en op welke wijze controleert ILenT hierop?

Dubbelplaten.

De algemene vraag is hoe het gebruik van dubbelplaten op dit moment wettelijk geregeld is en hoe schippers kunnen anticiperen richting hun volgende keuring.

Toegankelijkheid regelgeving.

Om voor de keuring te kunnen beoordelen wat een schipper kan verwachten is het noodzakelijk dat er een plek is waar de wetgever de complexe technische voorschriften publiceert met voor de schippers hanteerbare teksten. Alhoewel verwacht kan worden dat de expert de schipper tijdens keuring de geldende regelgeving uit laat voeren, gaat dit regelmatig mis en moet een schipper zelf corrigerend optreden. Dat is niet zoals het hoort. Daaraan vast zijn veel experts niet hulpvaardig bij het vinden van een oplossing bij concrete uitvoering van voorschriften. Hoe verloopt de klachtenprocedure bij IL&T in dit soort gevallen?

AIS-verplichting.

Met de verplichting voor de deur zal AIS zeker besproken worden tijdens de vergadering. De ASV is zich ervan bewust dat het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat hier een grotere verantwoordelijkheid hebben en het heeft in mindere mate betrekking op de technische voorschriften.

Met bovenstaande hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd in voorbereiding op de ASV-najaarsvergadering van aankomende zaterdag.

# OPROEP OPSTELLEN ZWARTBOEK

Geachte collega's,

Wij, bestuur en denktank van de ASV, ontvangen regelmatig praktijkvoorbeelden van schippers m.b.t. scheepskeuringen in het kader van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) en/of EU Richtlijn 86/2006/EG, in de volksmond ook wel SI-keuring genoemd.

In de voorbeelden die ons toekomen zien wij zaken bij de uitvoering van het ROSR die ons verontwaardigen. Deze zaken willen wij met uw hulp inventariseren en bundelen in een 'Zwartboek CCR-eisen'. Wij hopen dit boek tijdens de najaarsvergadering van de ASV op 18 oktober a.s. te overhandigen aan vertegenwoordigers van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en NBKB (Nederlands Bureau voor Keuringen in de Binnenvaart).

Voorbeelden waar wij naar op zoek zijn kunnen divers zijn. Wanneer er bijvoorbeeld sprake lijkt/blijkt te zijn van;

- "verbeteringen" die de zaak duidelijk alleen maar slechter maken,
- willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is,
- het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken,
- voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt,
- keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden),
- handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.
- etc.,

kunt u bij de ASV melden. Ook punten die hier nog niet genoemd zijn, maar waarvan u denkt dat ze van belang kunnen zijn, kunt u in uw eigen woorden vermelden. Tevens zullen wij het zeer op prijs stellen wanneer u eveneens in wil gaan op de consequenties voor u als schipper van de uitvoering van de technische eisen.

---

Als individuele schipper kunt u uw beklag doen bij ILT en/of NBKB, daar wordt vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook om gevraagd. Echter, samen staan we sterker en om die reden willen wij alle door u aangedragen voorbeelden bundelen in het eerder genoemde Zwartboek CCR-eisen. Wij hebben hiermee tot doel ILT en beleidsmakers op de hoogte te stellen van het feit dat, de wijze waarop de regelgeving nu wordt toegepast (m.n. de overgangsbepalingen ROSR) tot nog meer onbegrip kan/zal leiden voor het met terugwerkende kracht doorvoeren van technische eisen voor nieuwbouw op bestaande schepen.

Wilt u uw medewerking verlenen aan het samenstellen van een Zwartboek CCR-eisen? Kijk dan op [www.algemeeneschippersvereniging.nl](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl) voor meer informatie en het invulformulier.

Bestuur en denktank ASV.  
Voor schippers, door schippers

**[ccr@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:ccr@algemeeneschippersvereniging.nl)**

# Nawoord

De Algemeene Schippers Vereeniging had de keuze gemaakt om schippers de mogelijkheid te bieden hun verhaal op een eenvoudige manier te kunnen doen omtrent wat zij meemaken bij scheepskeuringen. Dit was mogelijk via een invulformulier op de eigen website, maar er zijn tevens mailwisselingen met ILT, een offerte en een geheel keuringsrapport binnengekomen. In eerste opzicht lijkt het aantal bijdragen minimaal ten opzichte van de omvang van de Nederlandse binnenvaartsector. De inhoud van de bijdragen is echter van groter belang.

Daaruit valt op te maken dat het onderwerp leeft onder veel schippers en dat het ene schip het andere, de ene schipper de andere schipper en de ene keuring de andere keuring niet is.

Omdat elke keuring bij verlenging van het Certificaat van Onderzoek voor elk individueel geval een andere uitwerking heeft op het schip en de eigenaar zou het samenvatten van de bijdragen afdoen aan het feit dat de technische voorschriften op allerlei gebied voor problemen zorgen in de binnenvaartsector, zoal verwoord in de aanleiding.

- onduidelijkheid bij de uitvoering van de eisen,
- onbegrip over het nut en de noodzaak van de eisen,
- verontwaardiging over verschillende interpretaties van de eisen,
- onzekerheid over het door kunnen varen/verkopen/slopen van het schip,
- etc.

De veroorzakers van die problemen zijn uiteindelijk de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie. Bij de uitvoering van de voorschriften dragen andere instanties echter ook een verantwoordelijkheid. De ASV heeft om die reden dit Zwartboek tijdens haar najaarsvergadering overhandigd aan:

- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), overheid,
- de Koninklijke Landelijke Politiedienst (KLPD), handhavers,
- de EFM/Oranje Combinatie (EOC), verzekeraars,
- Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), keuringsexperts,
- en aanwezige politici, pers en brancheorganisaties

De ASV hoopt dat de personen en de instanties/organisatie die zij vertegenwoordigen, het signaal serieus nemen dat wat voor hen 'hun werk' is, een grote impact heeft onder de binnenvaartschippers

Namens de ASV,

Ron Breedveld                      Vicevoorzitter

Marina de Waardt                Denktanklid (m/s Goede Hoop)