

## **NIEUWSBRIEF ZEEVAART 2015** voor alle zeegaande zeilende passagiersschepen

Geachte eigenaar en/of kapitein,

2015 is net begonnen en wij wensen u graag een voorspoedig jaar toe. Het weer nodigt nog niet echt uit om de trossen weer los te gooien, maar wellicht brengt dat u wel in de juiste stemming voor een aantal berichten die van belang zijn voor het komende vaarseizoen.

### **Deense regelgeving**

In de eerste plaats willen we graag onze betrokkenheid laten blijken bij het 'Denemarken-dossier'. Zoals u uit verschillende bronnen heeft kunnen vernemen, zijn de ontwikkelingen op dit punt niet hoopgevend. Het lijkt erop dat Denemarken geen sancties of restricties van Europese zijde hoeft te vrezen. Misschien mede als gevolg daarvan bevat het laatste voorstel van Denemarken toch weer minder ruimte voor een vrije vaart dan door de Nederlandse vloot wordt nagestreefd.

De positie van RH in dit dossier is die van betrokken meedenker. Het mag duidelijk zijn dat de vrije vaart op de Oostzee ook het voortbestaan van RH dient, en bovendien is RH van mening dat het veiligheidsniveau van de Nederlandse schepen met de bestaande regels voldoende wordt gegarandeerd. De belangen van de vloot en van RH zijn in dit opzicht dezelfde. U mag dan ook van ons verwachten dat we de vloot van harte zullen blijven ondersteunen om die vrije vaart zoveel mogelijk te behouden.

Het Denemarkendossier heeft een negatieve invloed op de vernieuwing van de regelgeving. Er is al langer een beweging gaande om de Witte Rules te vernieuwen. Dat is nodig, omdat de ontstaansgeschiedenis van de Blauwe en daarna de Witte Rules heeft geleid tot een onwenselijke vermenging van wat door de overheid en wat door de klasse-organisatie wordt opgesteld en uitgegeven, en wat door wie wordt getoetst. Door de Rules te splitsen wordt voor de scheepseigenaar duidelijker wat tot het statutaire deel behoort (dat wat de overheid regelt) en wat tot het (private) klassedeel behoort (dat wat de verantwoordelijkheid is van RH). In dat proces wordt het ook mogelijk om een aantal tijdelijke oplossingen te vervangen, onnodige regels te schrappen en onduidelijke regels aan te scherpen; iets dat het geheel van de Rules beslist ten goede zal komen.

De voortdurende onzekerheid over welke kant het opgaat met de Deense regels frustreert dit proces behoorlijk. Dat houdt ons gelukkig niet tegen om er over na te blijven denken.

### **Klankbordoverleg Zeevaart**

Op 10 december heeft het overleg plaatsgevonden met de Klankbordgroep Zeevaart van de BBZ. Dat heeft een aantal aanbevelingen opgeleverd om de dienstverlening van RH verder te verbeteren. Deze hebben vooral betrekking op de communicatie en transparantie.

- ≈ In de toekomst willen we de resultaten van surveys beter documenteren en afspraken transparanter vastleggen.
- ≈ Over de doorlooptijd van vragen en opdrachten streven we naar meer duidelijkheid, zodat zaken aan beide zijden niet te lang blijven liggen.
- ≈ Een belangrijk spanningsveld voor RH is de balans tussen enerzijds het hanteren van de regels en anderzijds begripvol om te gaan met de eisen die de exploitatie van het schip stelt. Wij blijven zoeken naar de maximale ruimte die ons hiervoor ten dienste staat, maar vragen ook begrip voor het spanningsveld waar we in zitten.
- ≈ Een transparante communicatie is van groot belang om de verantwoordelijkheden van RH en de eigenaren steeds beter op elkaar af te stemmen. We overwegen dan ook om onder andere de Nieuwsbrief Zeevaart twee keer per jaar uit te gaan brengen en het klankbordoverleg jaarlijks te programmeren.

### **Symposium Ouder wordende Rompen**

Op het symposium dat RH op 14 november organiseerde ter gelegenheid van het afscheid van Wim Valk en Hendrik Boland, kwam nuttige informatie ter tafel over de maatregelen ter bescherming van met name de binnenzijde van oudere casco's.

Puur metallurgisch zijn er weinig aanwijzingen dat het materiaal niet nog veel langer mee kan dan de gemiddeld honderd jaar die de schepen nu achter de rug hebben.

Maar: conservering is alles. De ervaring leert dat daar in het verleden vaak onvoldoende aandacht voor was. Sleutelwoorden zijn isolatie en ventilatie, naast conservering van de huid zelf. Vroeger bejubelde methoden met natuurlijke materialen (lijnolie, vet) blijken voor passagiersschepen vanwege de hoge luchtvochtigheid bepaald niet afdoende en hetzelfde geldt voor veel isolatiematerialen. Een volledig dampdichte isolatielaag, die bovendien een goed te ventileren spouw laat tussen de scheepshuid en de isolatie zelf, is het best, en dan moet de huid bij voorkeur ook nog duurzaam behandeld zijn met een volledig zuurstofdichte verflaag.

Een lastig punt hierbij is, dat de Rules hier niets over zeggen, en RH dus ook geen eisen stelt aan de wijze van conservering, maar wel controleert op de conditie van de romp. De primaire verantwoordelijkheid voor een goede conservering ligt dan ook bij de eigenaar.

### **Vrijboordrapport**

In de archieven van ILenT en RH is een groot aantal vrijboordrapporten aanwezig. Voor een aantal schepen waarvan geen vrijboordrapport aanwezig is bij ILenT, RH of de scheepseigenaar moet een nieuw rapport worden opgemaakt. Wanneer dit uw schip betreft, krijgt u daarover apart bericht, met daarbij een duidelijke handleiding en voorbeelden van de in te vullen formulieren.

### **Autorisatie Internationale Certificaten**

Zoals vaker gemeld is RH als Nationaal Klassebureau niet gemachtigd om inspecties uit te voeren voor het verkrijgen of bestendigen van internationale certificaten. Als u wilt dat het aftekenen van internationale certificaten (bijv. Int. Loadline) of het uitvoeren van een inspectie (bijv. Sewage inspectie) door RH wordt gedaan, moet u als scheepseigenaar vooraf een aanvraag indienen bij ILenT. ILenT geeft bij akkoord aan RH een autorisatie, maar dit akkoord is geen automatisme. Bij akkoord wordt de inspectie door RH uitgevoerd. Bij onduidelijkheid over deze procedure kunt u vooraf telefonisch met ons overleggen.

Adviserende voorinspecties m.b.t. internationale certificaten hoeven niet door de scheepseigenaar bij ILenT aangevraagd te worden. De afgelopen jaren is RH jaarlijks door ILenT geautoriseerd voor het uitvoeren van deze inspecties. Begin 2015 hopen wij ook de autorisatie voor 2015 te ontvangen. De certificaten dienen weer wél zélf door de scheepseigenaar bij ILenT te worden aangevraagd. Doe dat vooral op tijd!

### **Afspraken voor inspecties**

Op korte termijn afspraken maken voor inspecties is door de drukte in de agenda's helaas niet altijd mogelijk. We raden u dus dringend aan om uw afspraken op tijd te maken. Dat maakt het bovendien mogelijk om nog eens met een afspraak te schuiven als dat nodig is.

In de week voor de Race of the Classics ontvangen we altijd veel aanvragen voor 'last minute' inspecties ten behoeve van Klassecertificaten en CvD's. Dat leidt tot veel druk, en soms kunnen daardoor al langer lopende aanvragen niet op tijd worden afgerond. We willen u daarom vragen om de nodige inspecties ruim voorafgaand aan de RotC aan te vragen om mogelijk te maken dat u uw certificaten op tijd ontvangt.

### **Aandachtspunten voor inspecties in 2015**

Het keuringsregime voor 2015 is vanwege de Denemarkenproblematiek nog niet door ILenT vastgesteld. Het overleg hierover moet nog plaatsvinden. Het is dus mogelijk dat er nog een aantal aandachtspunten bij komen. In het komende jaar zullen wij in ieder geval bijzondere aandacht geven aan onderstaande punten:

- ≈ Ouder wordende rompen, casco inspecties aan binnenzijde van de romp  
Casco-inspecties, met name van de binnenzijde van de romp, vragen veel voorbereidingen en zullen daarom in een vroeger stadium worden aangekondigd. Al in de Nieuwsbrief Zeevaart van begin 2014 kondigden we aan dat we in 2015 tijdens het special survey de binnenzijde van de romp willen inspecteren. Deze inspectie willen we vervolgens vijfjaarlijks herhalen. Over dit survey zal vooraf nog nadere informatie worden toegestuurd.
- ≈ De werking van alarmen en de netheid van de machinekamer

## Port State Control

Uit de publicaties van Port State Control blijkt dat PSC in het komende jaar bijzondere aandacht zal geven aan punten waarvan bij inspecties gebleken is dat ze extra aandacht behoeven. Dit betreft in 2015 de volgende zaken:

- ≈ Inspectie van de brandveiligheidsinstallaties. Daarbij wordt ook gekeken naar de wettelijk vereiste kennis van de bemanning over het bedienen ervan;
- ≈ Ventilatieopeningen, snelafsluiters en hun bediening;
- ≈ De werking van alarmen en de netheid van machinekamers;
- ≈ Reddingsvloten en andere reddingsmiddelen;
- ≈ Luikhoofden en afsluitbare openingen aan dek, met name m.b.t. roestvorming;
- ≈ Aanwezigheid van navigatiemiddelen en kaarten;
- ≈ Brand- en veiligheidsrollen

In 2015 zal er door Port State Control scherper gelet worden op het tijdig houden van de brand- en evacuatierol en het geven van veiligheidsinstructies aan passagiers. Deze rollen en instructies moeten voorafgaand aan het uitvaren of zo snel mogelijk daarna worden gehouden. Voor u kan dit misschien aanleiding zijn om de procedures hiervoor nog eens na te lopen en desgewenst aan te scherpen.

Rest ons om u een in zakelijk en persoonlijk opzicht succesvol 2015 toe te wensen, een voorspoedige voorbereiding op het komende seizoen en een behouden vaart.

Met vriendelijke groet,

Gert Lomeijer & Rob van Dijk  
Directie Register Holland bv