

Register Holland Classebureau Zeevaart bv (RHC)

VOORSCHRIFTEN VOOR
SCHEPEN TOT 12 M LOADLINE:
ZEEGAAND KLEIN VAARTUIG (ZKV)



Parallelweg 124 unit 12 1948NN Beverwijk
tel. 085-2220871
www.rhcnl.com
class@rhcnl.com

Uitgave 2021-1

Classebureau
Zeevaart bv



© Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Register Holland Classebureau Zeevaart.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Inleiding	5
1 Register Holland Classebureau Zeevaart algemeen	6
Art. 1.01 Doelstelling Register Holland Classebureau Zeevaart	6
Art. 1.02 Uitleg en interpretatie	6
Art. 1.03 Algemene voorwaarden	6
Art. 1.04 Toepasbaarheid van deze voorschriften	6
Art. 1.05 Arbitrage	7
Art. 1.06 Algemene definities geldende voor deze Oranje Rules	7
Art. 1.07 Vaargebieden voor deze Oranje Rules	9
Art. 1.08 Europese richtlijn van uitrusting van zeeschepen (MED)	9
Art. 1.10 Equivalente normen en ontheffingen	10
2 Schip algemeen	11
Art 2.01 Basis of uitgangspunt	11
Art 2.02 Gelijkwaardige normen	11
Art 2.03 Identificatie van de romp	11
Art 2.04 Beveiliging tegen overboord vallen en voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen.	12
Art 2.05 Zicht vanaf de hoofdstuurstand	12
Art 2.06 Instructieboek of KOS	12
Art 2.07 Verplichte boekwerken	12
3 Integriteit van de constructie en stabiliteit	13
Art 3.01 Constructie	13
Art 3.02 Stabiliteit en vrijboord	13
Art 3.03 Openingen in romp, dek en bovenbouw	14
Art 3.04 Nooduitgangen	14
Art 3.05 Vollopen	15
Art 3.06 Ankeren, afmeren en slepen	15
Art 3.07 Stuureigenschappen	16
4 Brandbescherming	17
Art 4.01 Algemeen	17
Art 4.02 Structurele brandbescherming	17
Art 4.03 Brandblusapparatuur	17
Art 4.04 Gasinstallatie	18
5 Technische inrichting	19
Art 5.01 Motor en motorruimte	19
Art 5.01.1 Motor	19
Art 5.01.2 Ventilatie	19
Art 5.01.3 Niet-ingesloten delen	19
Art 5.01.4 Starten van buitenboordmotoren	20
Art 5.01.5 Geluid	20
Art 5.01.6 Bedieningshandel van motor en keerkoppeling op de stuurstand	20



Art 5.02.	Brandstofsysteem	20
Art 5.02.1	Algemeen	20
Art 5.02.2	Brandstoftanks	21
Art 5.03	Elektrisch systeem	21
Art 5.04.	Besturingssysteem	23
Art 5.04.1	Algemeen	23
Art 5.04.2	Noodstuurvoorzieningen	24
Art 5.05	Navigatielichten	24
Art 5.06	Het voorkomen van lozing	24
Art 5.07	Alarmering	24
Art 5.08.	Reserve onderdelen en gereedschap	24
6 Nautische uitrusting		25
Art 6.01	Algemeen	25
Art 6.02	Toelichting bij bijlage 3	25
7 Veiligheidsmiddelen		26
Art 7.01	Algemeen	26
Art 7.02.	Plaats van reddingvlot	26
Art 7.03	Toelichting bij bijlage 3	26
8 Tuigage voor zeilschepen		28
Art 8.01	Tuigage voor zeilschepen	28
9 Onderzoeken en certificering		29
Art 9.01	Onderzoeken of surveys	29
Art 9.01.1	Eerste onderzoek	29
Art 9.01.2	Jaarlijks onderzoek:	29
Art 9.01.3	Hernieuwd onderzoek	30
Art 9.01.4	Aanvullend onderzoek:	30
Art 9.01.5	Onderzoek van de romp	30
Art 9.01.6	Deel onderzoeken van bepaalde onderdelen van het schip.	30
Art 9.02	Algemene regels bij onderzoeken	30
Art 9.03	Certificering (klassering)	31
Art 9.03.1	Algemeen	31
Art 9.03.2	Melden van schade en wisseling van eigenaar	31
Art 9.03.3	Geldigheid klassecertificaat	31
Art 9.03.4	Vorm en inhoud van het Klasse certificaat	32
Bijlage 1	Stappenplan eerste registratie van een koopvaardijship	
	Lengte < 12 m	33
Bijlage 2	Algemene voorwaarden RHC	35
Bijlage 3	Uitrusting	40
Bijlage 4	Tekeningenlijst nieuwbouw	44
Bijlage 5	Special survey	



Inleiding

De Schepenwet, het Schepenbesluit 1969 (gewijzigd 2004) en de Regeling Veiligheid Zeeschepen bevatten maar heel beperkt voorschriften voor schepen die kleiner zijn dan 12m, die maximaal 12 passagiers vervoeren en die bedrijfsmatig gebruikt worden op zee.

Wel is voorgeschreven dat deze schepen een zeebrief voor bedrijfsmatige vaartuigen moeten hebben. Voordat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een zeebrief voor zo'n schip afgeeft dient het schip in bezit te zijn van een bijzondere meetbrief voor bedrijfsmatige vaartuigen, zoals omschreven in de Meetbrievenwet. Een meetbrief voor pleziervaartuigen is onvoldoende.

Register Holland Classebureau Zeevaart (RHC) is één van de instellingen die een bijzondere meetbrief mag opstellen.

Echter dergelijke meetbrieven mogen uitsluitend worden afgegeven aan geklasseerde schepen. (Artikel 4 van besluit mandaat en machtiging certificering zeeschepen 2012 lid 3) Het is derhalve noodzakelijk dat het schip tenminste éénmalig een RHC klasse certificaat ontvangt voordat de meetbrief kan worden opgesteld.

In bijlage 1 is een beschrijving van een stappenplan opgenomen hoe een het schip geregistreerd dient te worden om als koopvaardijship gezien te worden.

Ook is voorgeschreven in de Schepenwet dat de gezagvoerder verantwoordelijk is voor de zeewaardigheid van zijn schip. Middels een klassecertificaat kan de gezagvoerder duiden hoe hij met deze verantwoordelijkheid is omgegaan.

Sommige klanten eisen een klassecertificaat bij het inhuren van een schip, maar ook verzekeringsmaatschappijen schrijven soms een klassecertificaat voor.

Klasseren van een dergelijk schip is dus in principe vrijwillig, maar er is wel regelmatig behoefte aan.

RHC heeft daarom voor schepen die kleiner zijn dan 12m, die maximaal 12 passagiers vervoeren en die bedrijfsmatig gebruikt worden op zee klasseregels opgesteld. Deze klasseregels zijn gebaseerd op de concept wetgeving uit 1998, die echter nooit definitief is ingevoerd en zullen binnen RHC verder bekend zijn als de Oranje Rules.



1. REGISTER HOLLAND CLASSEBUREAU ZEEVAART (RHC) ALGEMEEN

Art. 1.01 Doelstelling RHC

RHC heeft ten doel:

- a) Het verrichten van onderzoeken van schepen en toebehoren in verband met de veilige uitoefening van de vaart op zee,
- b) Het voeren, bijhouden en publiceren van een register van de door RHC onderzochte en geklasseerde schepen,
- c) Het verrichten van andere werkzaamheden ter voldoening van de doelstellingen van RHC.

Een algemene informatiebrochure wordt op verzoek kosteloos toegezonden. Ook op de website van RHC is veel informatie beschikbaar: www.rhcnl.com

Art. 1.02 Uitleg en interpretatie

De uitleg en interpretatie van de klasse voorschriften is aan RHC voorbehouden. De uitleg en interpretatie van de voorschriften van de Nederlandse overheid (de statutaire voorschriften), die door RHC bij onderzoeken dienen te worden gehanteerd is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport ILT voorbehouden. Ontheffingen van deze voorschriften kunnen aangevraagd worden via RHC en verleend worden door Inspectie Leefomgeving en Transport ILT.

Art. 1.03 Algemene voorwaarden

Op alle werkzaamheden van RHC zijn de laatst gedeponeerde Algemene Voorwaarden van toepassing (zie bijlage 2). De Algemene Voorwaarden kunnen op verzoek kosteloos worden toegezonden. De Algemene Voorwaarden zijn gedeponeerd bij de kamer van koophandel onder nummer 68274505.

Art 1.04 Toepasbaarheid van deze voorschriften

1. Deze voorschriften zijn van toepassing op schepen met een Lengte kleiner dan 12 m, die worden gebruikt voor de bedrijfsmatig vaart buitengaats.
2. Een schip krijgt na de eerste keuring een klassecertificaat. Dit certificaat heeft een geldigheid van 5 jaar. Jaarlijks wordt gecontroleerd of het schip en de uitrusting voldoen aan de voorschriften.
3. Bij het eerste onderzoek geeft de eigenaar op aan welke technische voorschriften het schip voldoet. Als het voorschriften zijn van een erkende organisatie dan moet middels een geldig klassecertificaat worden aangetoond dat het schip aan de eisen voldoet.
4. RHC kan voor bepaalde scheepstypen, die voor specifieke doeleinden worden ingezet, aanvullende veiligheidseisen stellen.



Art. 1.05 Arbitrage

Alle geschillen voortvloeiende uit overeenkomsten met RHC zullen worden behandeld conform de laatst gedeponeerde algemene voorwaarden van RHC bij de kamer van koophandel. De laatste algemene voorwaarden kunnen op verzoek worden toegezonden. Als de Engelse vertaling wordt toegepast is de Nederlandse versie van deze voorschriften bepalend.

Art. 1.06 Algemene definities geldende voor deze Oranje Rules

- *Bedrijfsmatige vaart: vaart waarbij het schip tegen vergoeding wordt ingezet voor het vervoer van goederen of personen, dan wel voor het verrichten van werkzaamheden op zee. Ook het geven van instructie of opleiding tegen vergoeding valt onder bedrijfsmatige vaart.*
- *Buitengaats: het gebied buiten de lijn die wordt omschreven in Besluit vaststelling buitengaatslijn (Stb.718 van 17 november 1981).*
- *Dagvaart: de vaart in de periode tussen zonsopkomst en zonsondergang.*
- *Erkende organisatie: organisatie die door de overheid is aangewezen voor het verrichten van onderzoeken zoals genoemd in deze regelgeving.*
- *ERP: Europese richtlijn pleziervaarttuigen. Dit is richtlijn 94/25/EG waarin voorgeschreven wordt aan welke technische voorschriften den pleziervaartuig, gebouwd en gebruikt binnen de Europese unie dient te voldoen.*
- *Gesloten stuurstand: een stuurstand die afgescheiden is van weer en wind, en alleen incidenteel, bij openen van de deur, aan weer en wind wordt blootgesteld.*
- *Gunstige weersomstandigheden: weersomstandigheden (wind, zee en zicht) die door de plaatselijke autoriteit veilig worden geacht om een klein schip te gebruiken binnen het toegestane vaargebied, of weersomstandigheden die op het certificaat van het schip beschreven staan wanneer zij niet door de plaatselijke autoriteit worden beoordeeld.*
- *Hoofdstuurstand: De locatie aan boord waar het schip normaal bemand wordt i.v.m. het sturen, de navigatie en de communicatie.*
- *Karakteristieke golfhoogte: de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig-percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling.*
- *Lengte: lengte tussen de loodlijnen. Dit is de lengte gelijk aan 96 procent van de lengte van de lastlijn op 85 procent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel gelijk aan de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, als deze laatste lengte groter is. Zie ook Schepenwet.*
- *Machinekamer: Alle ruimten waarin voortstuwingswerktuigen, ketels, oliestookinrichtingen, stoommachines, verbrandingsmotoren, gasturbines, generatoren, belangrijke elektrische werktuigen, olielaadstations, koelmachine-installaties, stabilisatie-inrichtingen, luchtverversings- of luchtbehandelingsinstallaties zijn ondergebracht, en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.*



- **Ontwerpcategorie: categorie schip rekening houdend met windkracht en karakteristieke golfhoogte.** Er zijn 4 categorieën: A, B, C en D. De schepen van elke categorie moeten zodanig zijn ontworpen en gebouwd, dat zij met betrekking tot de stabiliteit het drijfvermogen en de andere in de Wet Pleziervaartuigen genoemde essentiële veiligheidseisen, de aan deze parameters verbonden eisen kunnen doorstaan en goed bestuurbaar zijn.
 - Categorie A Oceaan: Ontworpen voor lange reizen van voornamelijk zelfstandig opererende schepen waarbij de windkracht meer dan Beaufort 8 kan bedragen en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4 m.
 - Categorie B Zee: Ontworpen voor zeereizen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 4 m.
 - Categorie C Kust: Ontworpen voor de vaart in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 m.
 - Categorie D Beschut: Ontworpen voor de vaart op kleine meren, rivieren en kanalen bij een mogelijke windkracht tot en met 4 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 0,5 m.
- **Open stuurstand: geen gesloten stuurstand.**
- **Passagier: Alle personen aan boord, met uitzondering van:**
 - de kapitein en de schepelingen;
 - andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;
 - kinderen die op de datum van inscheping de leeftijd van één jaar nog niet hebben bereikt.
- **Schip met constructie reddingboot: Het schip is zodanig in compartimenten ingedeeld dat in geval van lek raken van één compartiment het schip voldoende drijfvermogen heeft om te blijven drijven. Het schip in alle gevallen zelfrichtend en is de constructie van de gesloten stuurstand, inclusief ramen en deuren zodanig dat het bij onderdompeling intact blijft. Dit dient d.m.v. een praktijkproef onder toezicht van RHC te worden aangetoond.**
- **SCV: Small Commercial Vessel code. Deze MCA code is door de IMO geaccepteerd voor schepen op zee.**
- **Standaardtuig: Het overeenkomstig het zeilplan van het schip onder normale omstandigheden te voeren zeil waarbij als gevolg van de in deze regeling aangegeven windbelastingen nog aan de gestelde stabiliteitscriteria voldaan kan worden alsmede dat met dit standaardtuig en de aangegeven windbelasting een snelheid ontwikkeld kan worden welke representatief is voor het type zeilschip.**
- **Tuigage: De masten, gieken, gaffels, zeilen, lopend- en staand want met inbegrip van alle blokken, puttings en andere bevestigingsmechanismen etc. welke dienen om een zeilschip in staat te stellen op veilige wijze zeil te kunnen voeren.**
- **Verjaardatum certificaat: Een met de vervaldatum corresponderende dag en maand van elk jaar dat gelegen is tussen de datum van afgifte en vervaldatum van een certificaat.**
- **Zeilschip: een schip dat is gebouwd of bestemd en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen**



- Zomer: zoals gedefinieerd in de international convention of loadlines (ICLL) regulation 45 up to 52. Voor gebruik op de Noordzee: van 16 april tot 15 oktober. Voor gebruik in de Oostzee (Baltic) 1 april tot 31 oktober.

Art. 1.07 Vaargebieden voor deze Oranje Rules

- 1 nmile = het vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan 1 zeemijl uit een veilige haven of strandpost en waarin uitsluitend wordt gevaren in dagvaart en bij gunstige weersomstandigheden.
- 5 nmile = het vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan 5 zeemijlen uit een veilige haven of strandpost en waarin uitsluitend wordt gevaren in dagvaart en bij gunstige weersomstandigheden.
- 15 nmile = het vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan 15 zeemijlen uit de kust en niet verder dan maximaal 6 uur varen uit een veilige haven. Register Holland Classebureau Zeevaart kan beperkingen opleggen voor dagvaart en weersomstandigheden.
- 30 nmile = het vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan 30 zeemijlen uit de kust.
- O = het vaargebied dat zich uitstrekt van 70° N tot 43° N en van 15° W tot 30° O.
- Voor reizen verder dan O is overleg met de directie van RHC nodig.
- Over het algemeen zal Register Holland Classebureau Zeevaart de ontwerpcategorieën, zoals in de Wet pleziervaartuigen zijn vastgelegd, accepteren voor de volgende vaargebieden:

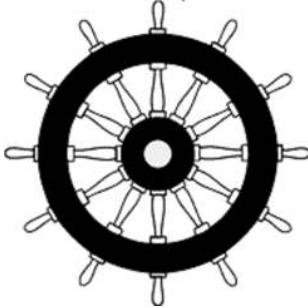
Vaargebied	Ontwerp categorie		
1 nmile	A	B	C
5 nmile	A	B	C
15 nmile	A	B	
30 nmile	A		
O	A		

Art. 1.08 Europese richtlijn van uitrusting van zeeschepen (MED)

1. In deze Rules wordt verwezen naar de Europese Richtlijn 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen (Marine Equipment Directive (MED)). In deze richtlijn is vastgelegd welke eisen worden gesteld aan welk uitrustingsstuk voor het verkrijgen van een typegoedkeur. Een goedkeuring wordt aangegeven door middel van een "MED-



stuurwielkje”. Uitrustingsstukken welke niet voorzien kunnen worden van een MED-stuurwielkje kunnen alsnog aan RHC ter keuring aangeboden worden.



Figuur 1.3: MED-stuurwielkje EU-richtlijn 96/98/EG

2. Het MED-stuurwielkje geeft derhalve aan dat een product voldoet aan de A-1 lijst van de Europese richtlijn 96/98/EG.
3. Voor apparatuur waarvoor (nog) geen stuurwielkje is afgegeven kan een goedkeuringscertificaat van ILT worden toegestaan.

Art. 1.9 Equivalente normen en ontheffingen

1. RHC kan toestemming verlenen een equivalente norm toe te passen voor eisen gesteld in deze Rules.
2. Ontheffingen op deze Rules kunnen RHC worden verleend. De beargumentering en de alternatief beoogde oplossing dient bij de ontheffing bewaard te worden.
3. Een verleende ontheffing moet worden gezien als een eenmalige uitzondering op deze klasse voorschriften, waaraan geen rechten kunnen worden ontleend in andere individuele gevallen.



2. SCHIP ALGEMEEN

Art 2.01 Basis of uitgangspunt

Als basis voor het klasseren van een schip volgens de Oranje Rules wordt er van uitgegaan dat het schip als pleziervaartuig is gebouwd en gecertificeerd volgens de ERP. De Oranje Rules beschrijven aanvullende en vervangende voorschriften als voorwaarde voor RHC klassering.

Echter er kan ook gekozen worden voor het (ver)bouwen van een schip onder de Oranje Rules zonder dat er sprake is van certificering volgens de ERP. RHC zal dan niettemin alles toetsen aan de NEN/ISO normen waarnaar de ERP verwijst.

In overleg kan RHC afwijken van de NEN/ISO normen die de ERP voorschrijft.

Art 2.02 Gelijkwaardige normen

Per artikel zijn de normen genoemd waaraan volgens de ERP dient te worden voldaan. Deze normen zijn auteursrechtelijk beschermd en daarom kan RHC deze niet in deze Rules opnemen.

Als gelijkwaardige normen kunnen worden aanvaard:

- Een relevante norm van een nationale normalisatie-instelling of soortgelijke instelling in een van de lidstaten van de Europese Unie (EU);
- Een relevante internationale norm die officieel is erkend in een van de lidstaten van de Europese Unie (EU);
- Een relevante specificatie die is erkend als norm door een overheidsinstantie van een van de lidstaten van de Europese Unie (EU);
- De Witte Rules van Register Holland Classebureau Zeevaart;
- Traditionele productieprocedures van een van de lidstaten van de Europese Unie (EU) die schriftelijk zijn vastgelegd in een technische beschrijving, die voldoende gedetailleerd is om het gebruikte materiaal of materieel te kunnen beoordelen;
- Een specificatie die voldoende gedetailleerd is om een nieuw type materieel of materiaal (materieel of materiaal dat volgens een nieuw productieproces wordt vervaardigd zodat het niet kan voldoen aan een erkende norm of specificatie) te kunnen beoordelen en dat geschikt is voor het gebruik zoals genoemd in de desbetreffende norm. De norm, specificatie of technische beschrijving dient dezelfde mate van veiligheid en geschiktheid voor het beoogde doel te garanderen.
- Erkend klassebureau

Art 2.03 Identificatie van de romp

Op ieder schip is ten minste de volgende informatie op een doelmatige wijze aangebracht:

- Naam van de fabrikant;
- Door de fabrikant aanbevolen maximale belasting (draagvermogen) met vermelding van het aantal personen die daarbij in rekening zijn gebracht;



- Serienummer en bouwjaar;

Een schip dat voldoet aan ERP is bovendien voorzien van een rompidentificatienummer en van een plaatje van de bouwer.

Een schip dat niet aan de hand van bovengenoemde richtlijn is gebouwd is bovendien voorzien van

- Kadasternummer

Art 2.04 Beveiliging tegen overboord vallen en voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen.

Het schip is zo ontworpen dat het risico van overboord vallen zo klein mogelijk is en men gemakkelijk weer aan boord kan komen.

ISO 15085: Relingen, reddinglijnen en leuning

Art 2.05 Zicht vanaf de hoofdstuurstand

Op elk schip heeft de stuurman vanaf de hoofdstuurstand, onder normale gebruiksomstandigheden (snelheid en belasting), rondom een goed zicht.

ISO 11591: Zicht vanaf het stuurhuis

Art 2.06 Instructieboek of KOS

Elk schip is voorzien van een handleiding in de Nederlandse of Engelse taal. Dit Kapitein Ondersteunend Systeem vestigt met name de aandacht op handelingen die verricht moeten worden bij:

- het voorkomen en bestrijden van brand;
- het volstromen met water;
- noodsturen;
- overschakelen van de startaccu's en dergelijke;
- man over boord;
- averij;
- het voorkomen van het verontreinigen van het marine milieu;

Art 2.07 Verplichte boekwerken

- Aan boord van schepen met een gesloten stuurstand is een exemplaar van de Oranje Rules aanwezig.
- Zeekaarten papier, of digitaal (toegelaten voor koopvaardij)
- Pilots
- Radio communicatie handboek
- Medisch handboek



3. INTEGRITEIT VAN DE CONSTRUCTIE EN STABILITEIT

Art 3.01 Constructie

De keuze en combinatie van materialen en de constructie moeten garanderen dat het schip in alle opzichten sterk genoeg is. Uit de certificatie en daarbij behorende documentatie blijkt volgens welke normen het schip is gebouwd en voor welk vaargebied het constructief gezien geschikt is. Als er beperkingen zijn, bijvoorbeeld in de zeilvoering of snelheid, dan zijn deze op een overzichtelijke wijze beschikbaar voor de schipper.

ISO 12215: Rompconstructie, afmetingen scheepsverbanden

ISO 8666: Romp basismaten

ISO 15084: Anker en afmeer versterkte aangrijppunten

Art 3.02 Stabiliteit en vrijboord

Het schip heeft, rekening houdend met het type en het vaargebied, voldoende stabiliteit en vrijboord. Hierbij wordt rekening gehouden met de maximale belasting (brandstof, water, proviand, uitrusting en personen) zoals die wordt vastgesteld.

Het schip dat, rekening houdend met type en vaargebied, gevoelig is voor volslaan heeft aanvullende voorzieningen die ofwel een snelle afwatering ofwel een passend reserve drijfvermogen garanderen, op een zodanige wijze dat het volslaan niet het zinken tot gevolg heeft. Als deze voorzieningen niet zijn te realiseren, zullen de vaarmogelijkheden in dit vaargebied worden beperkt op een zodanige wijze dat de kans op volslaan gering is.

Alle van leefruimte voorziene meerromschepen zijn zodanig ontworpen dat zij over voldoende drijfvermogen beschikken om in omgeslagen stand te blijven drijven.

Schepen van minder dan 6 m moeten voorzien zijn van een passend reserve-drijfvermogen om het in volgelopen toestand drijvende te houden.

Schepen die niet volledig aan de ERP voldoen, of waar sinds de oplevering diverse veranderingen aan zijn aangebracht, dienen een hellingproef te ondergaan. Aan de hand van deze proef en het lijnenplan wordt er een stabiliteitsboek gemaakt overeenkomstig de eisen uit de Witte Rules van Register Holland Classebureau Zeevaart, de IS code (MSC 267(85)) of de SCV code.

ISO 12217: Stabiliteit en drijfvermogen

ISO 12217.1: Niet zeilende vaartuigen meer dan 6 meter



ISO 12217.2: Zeilende vaartuigen meer dan 6 meter

ISO 12217.3: Vaartuigen onder de 6 meter

ISO 6185: Opblaasbare boten met een minimaal drijfvermogen van 1800N.

ISO 14946: Maximum laadvermogen

Art 3.03 Oeningen in romp, dek en bovenbouw

Oeningen in romp, dek(ken) en bovenbouw doen in gesloten stand geen afbreuk aan de structurele integriteit en de weer-en-windbestendigheid van het schip.

Ramen, deuren, luiken en patrijspooten zijn bestand tegen de waterdruk die op de plaats waar zij zich bevinden te verwachten valt, als mede tegen de puntbelastingen die door het gewicht van zich aan dek bevindende personen wordt uitgeoefend.

Ramen, deuren, luiken en patrijspooten moeten zijn goedgekeurd door een erkende organisatie.

Alle leidingen en slangen die door onder het hoofddek door de huid gevoerd worden zijn voorzien van een buitenboord afsluiter. Buitenboordafsluiters zijn vervaardigd van metaal of van een geschikte kunststof. Buitenboordafsluiters moeten gemakkelijk bereikbaar zijn.

ISO 12216: Sterkte- en dichtheidseisen voor ramen, patrijspooten, luiken, lichtranden en deuren

ISO 9093-1: Buitenboordkranen en huiddoorborende bevestigingen: metallic

ISO 9093-2: Buitenboordkranen en huiddoorborende bevestigingen: non-metallic

Art 3.04 Nooduitgangen

De inrichting van uitgangen, nooduitgangen en trappen is zodanig dat bij brand in een willekeurige ruimte, alle andere ruimtes veilig kunnen worden verlaten.

Nooduitgangen hebben een minimale opening van 0,22m², waarbij de kleinste maat tenminste 0,47m bedraagt.

Nooduitgangen (waaronder dekluiken) kunnen in ieder geval van binnenuit geopend worden.

Wanneer er in geval van nood veel opvarenden binnen korte tijd gebruik moeten maken van deze nooduitgang kan RHC een grotere nooduitgang voorschrijven.



Art 3.05 Vollopen

Het schip is zo ontworpen dat de kans op zinken zo gering mogelijk is. Daarbij is aan de volgende zaken bijzondere aandacht besteed:

- Een schip met een gesloten verschansing is voorzien van voldoende spui- en/of waterloos openingen. De totale loosopening per zijde wordt berekend met de volgende formule: $0,04 \times L_v \times H_v$ waarin
 - L_v = lengte van de verschansing
 - H_v = gemiddelde hoogte van de verschansing
- Kuipen en bunnen zijn zelflozend of voorzien van andere middelen om het water uit het inwendige van de boot te houden.
- Alle slangen die onderdeel uitmaken van een systeem dat in verbinding staat met een buitenboordafsluiter, onder het hoofddek, waaronder koelwater, lens-, blus-sanitair- of spui-slangen zijn voorzien van dubbele RVS slangklemmen of heavy-duty klemmen.

Een uitlaatgassenleiding waarvan de zwanenhals tenminste 0,3 m boven de waterlijn bij grootste diepgang reikt hoeft niet voorzien te worden van een buitenboord afsluiter. Deze slangen zijn bij voorkeur voorzien van heavy duty klemmen. Dubbele RVS slangklemmen kunnen ook worden geaccepteerd, indien ze goed geïnspecteerd en vervangen kunnen worden.

- Ventilatie voorzieningen.
- Het verwijderen van water met doeltreffende pompen of andere middelen.

Elk schip is voorzien van twee lenspompen waarmee elk compartiment kan worden lens gepompt. Afhankelijk van de grootte van het schip en het vaargebied, mag een van de pompen een handpomp zijn. De mechanisch (elektrisch) gedreven lenspomp moet tenminste 122 liter per minuut kunnen verpompen.

ISO 11812: Kuipen en uitwatering van kuipen

NEN-EN 18849: Elektrische bediende lenspompen

ISO 15083: Lenspompsystemen

ISO 14946: Maximum laadvermogen

Als geen staal of aluminium pijpen kunnen worden gebruikt zijn over korte afstand canvas gewapende kunststof slangen toegestaan

Art 3.06 Ankeren, afmeren en slepen

Een schip is uitgerust met één of meer versterkte aangrijpingspunten of andere middelen om de krachten die optreden bij ankeren, afmeren en slepen veilig te doorstaan.

ISO 15084: Anker en afmeer versterkte aangrijp punten

ISO 4565: Ankerkettingen



Art 3.07 Stuureigenschappen

De stuureigenschappen van het schip zijn bij elk geleverd vermogen voldoende.

Voor alle te gebruiken motoren is het maximumvermogen overeenkomstig de geharmoniseerde norm in de handleiding aangegeven.

Van elk schip is het volgende bekend respectievelijk voldoende:

- draaicirkels over beide zijden, met normale en lage snelheid
- achteruit varen
- stuur en koersstabiliteit bij lage snelheid
- stopweg
- noodstuurgerei

NEN-EN ISO 8665: Motoren en systemen voor de voorstuwing van pleziervaartuigen (meting en vermelding van vermogen)

ISO 11592: Manoeuvresnelheid en aandrijving



4 BRANDBESCHERMING

Art 4.01 Algemeen

Bij de uitrusting en de indeling van het schip is rekening gehouden met het gevaar voor ontstaan en uitbreiding van brand. Er is speciaal gelet op de omgeving van apparaten met een open vlam, hete zones, motoren en hulpapparaten, overloopleidingen van olie en brandstof en onbedekte olie- en brandstofleidingen.

Boven hete zones van machines is geen elektrische bedrading aangebracht.

Elke machinekamer is voorzien van branddetectie met zowel akoestische als visuele melding op de brug.

ISO 9094-1: Brandbescherming voor schepen met een romplengte van max. 15 m

Art 4.02 Structurele brandbescherming

Er zijn maatregelen getroffen om het uitbreken en verspreiden van brand zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom worden er eisen gesteld aan ruimten waarin brandstof wordt verbrand wordt. Dat geldt tenminste voor dieselmotoren, oliegestookte verwarmingsketels, gasfornuizen en geisers. Hierbij zijn de volgende punten benoemd, maar niet beperkt tot:

1. Deze ruimten moeten zodanig zijn uitgevoerd dat de brand zo lang mogelijk binnen deze ruimte wordt gehouden
2. De hoeveelheid brandbaar materiaal in een dergelijke ruimte is zo klein mogelijk.
3. De brandstof kan van buiten deze ruimte worden afgesloten
4. De luchttoevoer van buiten deze ruimte kan worden afgesloten
5. Brand in een ruimte onderdeks mag het schip niet lek maken, plastic slangen zijn dus niet toegestaan (rubber canvas gewapende slangen wel).
6. De brand elektronisch kan worden gedetecteerd en er wordt gealarmeerd. Dit dient hoorbaar in het hele schip en zichtbaar op de conning position
7. De brand in die ruimte kan worden geblust, voor machinekamer (motoren en ketels) dient hiervoor een MED gekeurde installatie te worden toegepast. Voor in de kombuis een ABC blusser (ook geschikt voor gas)

ISO 9094-1: Brandbescherming voor vaartuigen met een romplengte van max. 15 m

Art 4.03 Brandblusapparatuur

Het schip is voorzien van op het brandgevaar afgestemde brandblusapparatuur.



De motorruimte is beschermd door een vast MED gekeurd brandblussysteem dat in geval van brand gebruikt kan worden zonder dat de ruimte geopend hoeft te worden.

ISO 9094-1: Brandbescherming voor schepen met een romplengte van max. 15 m

Art 4.04 Gasinstallatie

Een gasinstallatie is uitsluitend toegestaan voor huishoudelijk gebruik.

Een gasinstallatie is van het type met dampafvoer en zo ontworpen en geïnstalleerd dat gaslekken en ontploffingsgevaar vermeden worden en het kan op gaslekken getest worden. Materialen en onderdelen zijn geschikt voor het gebruikte soort gas en bestand tegen de belastingen en invloeden waaraan zij op zee blootstaan.

Een gasinstallatie voldoet aan de eisen als gesteld in de Europese richtlijn 2006/87 voor binnenvaartschepen.

Een gasinstallatie moet periodiek gekeurd worden door een ILT (binnenvaart) erkende deskundige.

De norm voor een gasinstallatie voor pleziervaartuigen wordt door RHC als onvoldoende beschouwd.

De brandblussers die het dichtst bij de gasinstallatie in de buurt staan moeten geschikt zijn voor het blussen van gas-branden



5 TECHNISCHE INRICHTING

Art 5.01 Motor en motorruimte

Art 5.01.1 Motor

Als binnenboordmotor wordt uitsluitend een dieselmotor gebruikt.

Een binnenboordmotor is in een gesloten en van de leefruimte afgescheiden compartiment geplaatst en zodanig geïnstalleerd dat het gevaar van brand of uitbreiding van brand en de gevaren van giftige rook, warmte, lawaai of trillingen in de leefruimte tot een minimum beperkt blijven.

Onderdelen en accessoires van de motor, die frequente controle en onderhoudsbeurten nodig hebben, zijn gemakkelijk toegankelijk.

Een planerend motorschip met een gesloten stuurstand is voorzien van een noodstop inrichting, waarmee de motor of motoren, onafhankelijk van het dashbordpaneel, vanaf de stuurstand gestopt kan of kunnen worden.

Een planerend motorschip met een open stuurstand is voorzien van een zogenaamde dodemansknop. Bij loslaten van deze knop stopt de motor.

Als het noodstopsysteem of de dodemansknop elektrisch zijn uitgevoerd dan functioneert dit volgens het zogenaamde ruststroom principe.

De wet verontreiniging zeeschepen stelt dat alle motoren moeten voldoen aan de voorschriften uit het MARPOL verdrag. Dit is voor motoren die 130 kW of meer kunnen leveren in feite alleen goed aantoonbaar dmv een EIAPP certificaat. Voor motoren met een kleiner vermogen dient informatie beschikbaar te zijn die aangeeft dat ook bij deze motoren de uitstoot overeenkomstig is met de voorschriften uit de bovengenoemde wet. Of het er onderliggende besluit verontreiniging zeeschepen.

Certificaten van de motor worden aan boord bewaard.

Voor schepen die nieuw onder de oranje rules worden geklasseerd houdt RHC rekening met eerdere certificeringen als commercieel gebruikt zeeschip. Dit kan zijn in een andere functie, dit kan zijn met een andere vlag. Motoren die er in die situatie in stonden mogen blijven staan.

Buitenboordmotoren

Voor schepen met een vaargebied O (onbeperkt) staan deze rules geen buitenboordmotoren toe. Elk schip met één buitenboordmotor dient ook een kleine of reserve buitenboordmotor aan boord te hebben.



De isolatiematerialen in de machinekamer zijn bij voorkeur onbrandbaar, maar leveren in ieder geval maar een geringe bijdrage aan de brand, en stoten bij overmatige verhitting geen giftige gassen uit. Isolatiemateriaal mag geen olie absorberen, want dat levert wel een grote bijdrage aan de brand. Dit mag verkregen worden door het isolatiemateriaal met een folie dampdicht te maken

Art 5.01.2 Ventilatie

De motorruimte is goed geventileerd. Bij alle ventilatieopeningen kan instroming van water in de machinekamer voorkomen worden.

Art 5.01.3 Niet-ingesloten delen

Bewegende of hete delen van de motor, die persoonlijk letsel kunnen veroorzaken, zijn doeltreffend afgeschermd.

Art 5.01.4 Starten van buitenboordmotoren

Een schip met een buitenboordmotor heeft een inrichting, die het starten van de motor in ingeschakelde toestand verhindert, behalve

- Wanneer de motor een statische stuwkracht van minder dan 500 N levert,
- Wanneer de motor voorzien is van een blokkeerinrichting van de gashendel die de statische stuwkracht op het moment van het starten van de motor beperkt tot 500 N.

NEN-EN ISO 11547: Motor- en voortstuwingsystemen - beveiliging tegen starten in geschakelde toestand

ISO 13342: Meting van stuwkracht van buitenboordmotoren

Art 5.01.5 Geluid

Het schip is zodanig ingericht dat op alle plaatsen waar men gewoonlijk verblijft, zoals stuurstand, navigatieruimte, messroom, hut en/of werkdek, de geluidsdruk binnen aanvaardbare normen blijft. De arbeidsomstandigheden zijn hierbij leidend.

Art 5.01.6 Bedieningshandel van de motor en keerkoppeling op de stuurstand

De bedieningshandel van de motor beweegt in de langsrichting van het schip. Handel naar voren: schip gaat naar voren, handel naar achteren: schip gaat naar achteren.

Art 5.02 Brandstofsysteem



Art 5.02.1 Algemeen

De voorzieningen en installaties voor het vullen, de opslag, de ontluchting en de toevoer van brandstof zijn zo ontworpen en aangebracht dat het brand- en explosiegevaar tot een minimum beperkt wordt.

De brandstofleidingen zijn uitgevoerd als metalen leidingen. Metalen leidingen zijn alleen van naadloos getrokken buis, koperen leidingen zijn uitgegloeid. Materiaal van leidingen, fittingen en andere metalen delen in direct contact hiermee moeten galvanisch verenigbaar zijn.

Motoren en andere flexibel opgestelde verbruikers zijn aangesloten middels slangverbindingen. Alle toegepaste brandstofslangen voldoen minimaal aan ISO 7840: A1 dan wel A2, afhankelijk van de soort brandstof.

In het systeem is een afsluiter opgenomen in de aanvoerleiding(-en) naar de verbruikers, die vanaf een gemakkelijk toegankelijke plaats buiten de motorruimte is te sluiten.

NEN-EN 27840: Brandbestendige brandstofslangen

Slangen die overeenkomen met “NEN-EN 28469: Niet brandbestendige brandstofslangen” worden niet toegestaan.

Art 5.02.2 Brandstoftanks

Een brandstoftank, -leiding en -slang zijn vastgemaakt en zijn gescheiden van of beschermd tegen iedere veel warmte producerende bron. Het materiaal waaruit een tank bestaat en de constructie ervan is afgestemd op zijn capaciteit en het soort brandstof.

Een ruimte, waarin een tank staat opgesteld, is geventileerd.

Ontluchtungsleidingen zijn naar het uitwendige van het schip gevoerd.

Een peilglas op een brandstoftank is zelfsluitend en komt aan de bovenzijde in de tank uit. Een peilglas mag worden vervangen door een elektronisch peilinstrument.

Vloeibare brandstof met een vlampunt van minder dan 55 °C (benzine) wordt bewaard in een tank die

- geen deel uitmaakt van de romp en
- van de machinekamer en van iedere andere ontvlammingsbron afgescheiden is en
- van de leefruimte afgescheiden is en
- aan dek is opgesteld of
- onderdeks is opgesteld, uitsluitend bij een schip dat voorzien is van een CE markering. In dat geval is de ruimte waarin de tank staat mechanisch geventileerd



door middel van een overdruk systeem (blazen) of een onderdruk systeem (zuigen) waarbij de motor IP67 is geïsoleerd

Vloeibare brandstof met een vlampunt gelijk of hoger dan 55 °C (diesel) mag worden bewaard in tanks die een integraal deel van de romp vormen.

ISO 10088: vast geïnstalleerd brandstofsysteem en vaste brandstoftanks.

Art 5.03 Elektrisch systeem

Het elektrische systeem is zo ontworpen en geïnstalleerd dat een goede bediening van het schip onder normale bedrijfsomstandigheden gegarandeerd is en dat gevaar voor brand en elektrische schokken tot een minimum is beperkt.

Elke stroomkring is tegen overbelasting en kortsluiting beveiligd, uitgezonderd een door accu's gevoede stroomkring voor het starten van een verbrandingsmotor.

Er is voldoende ventilatie om de opeenhoping van door accu's geproduceerde gassen te voorkomen. De accu's zijn stevig bevestigd en tegen overkomend water en vallend gereedschap beschermd.

Er is tenminste één generator of dynamo van voldoende vermogen geïnstalleerd, die ongeacht het toerental en draairichting van de schroefas de elektrische energie voor het boordnet en voor het laden van alle accubatterijen kan leveren.

Er is een noodaccubatterij, die opgesteld is buiten de machinekamer.

De noodaccubatterij kan bij het uitvallen van de boordnetspanning, zonder oplading, gedurende tenminste 1 uur bij vaargebieden 1 en 5 nmile, gedurende minstens 3 uur bij vaargebieden 15 en 30 nmile, of gedurende minstens 6 uur bij een vaargebied O, automatisch de stroom leveren voor, voor zover aanwezig:

- de noodverlichting in de machinekamer, de accommodatie, bij de uitgangen en bij de reddingvlot(ten);
- de navigatielichten;
- de brand detectie en de voeding van de bediening en alarmering van de vast aangebrachte brandblusinstallatie.
- de GMDSS uitrusting indien er geen aparte GMDSS reserve batterij is,

De noodaccubatterij mag de tweede startbatterij zijn of de boordnetbatterij, doch in deze gevallen is de capaciteit van de accu voldoende voor de voeding van alle daarop aangesloten verbruikers gedurende tenminste de hierboven genoemde tijden, tenzij er ingeval van noodbedrijf voldoende niet-noodverbruikers automatisch worden afgeschakeld.

Als er voor de stuurinrichting en/of roerbewerking gebruik wordt gemaakt van elektriciteit is er in het stuurhuis een hoorbaar en zichtbaar alarm bij het uitvallen van enige voedingsspanning.



Voor het starten van de voortstuwingsmotor is er een startbatterij van voldoende capaciteit om de koude motor minstens 6x te kunnen starten.

Tenzij de motor tevens op een andere wijze dan elektrisch kan worden aangezet, is er een tweede batterij, van minstens dezelfde capaciteit, die door middel van een schakelaar of door het overzetten van een mesverbinding kan worden gebruikt om de motor te starten. Deze tweede startbatterij mag de boordnet- en/of de noodbatterij zijn.

De startbatterij wordt behalve voor het starten van de motor alleen gebruikt voor de voeding van instrumenten en bedieningsapparatuur van de betreffende motor.

De voor GMDSS vereiste uitrusting kan zowel door het boordnet worden gevoed, als door de speciaal daarvoor bestemde radio reserve batterij, waarop ingeval de boordnetvoeding is uitgevallen kan worden overgeschakeld.

De radio reserve batterij is buiten de machinekamer in het bovenste deel van het schip opgesteld en de stroomlevering aan de daarop aangesloten verbruikers kan niet worden beïnvloed door een calamiteit in de machinekamer.

Behalve de GMDSS uitrusting en de daarbij behorende verlichting, mag ook de noodverlichting bij het reddingsvlot door de radio reserve batterij worden gevoed.

De capaciteit van de radio reserve batterij is voldoende om zonder oplading de daarop aangesloten verbruikers te laten functioneren gedurende minstens 1 uur bij vaargebieden 1 en 5 nmile, gedurende minstens 3 uur bij vaargebieden van 15 en 30 nmile, of gedurende minstens 6 uur bij een vaargebied O, met dien verstande dat de capaciteit niet kleiner mag zijn dan 50 Ah bij 24 Volt c.q. 100Ah bij 12 Volt.

Een voor elk GMDSS middel afzonderlijke reserve batterij van voldoende capaciteit, is eveneens toegestaan.

De walaansluiting is voorzien van een aardlekschakelaar en van een vast contactdoos met deksel aan de buitenzijde van de opbouw. De pennen van deze contactdoos mogen niet onder spanning staan indien het schip op eigen voorziening werkt. De aardaansluiting moet duidelijk zichtbaar gekenmerkt zijn.

NEN-EN 28846: Beveiliging tegen ontbranding van omringende gassen.

NEN-EN 28849: Elektrische bediening lenspompen

NEN-EN 29097: Elektrische ventilatoren

ISO 10133: Elektrische installatie met extra lage spanning

ISO 13297: Wisselstroominstallatie

ORANJE RULES 2021-1

Aan deze uitgave kunnen geen rechten ontleend worden.



Art 5.04. Besturingssysteem

Art 5.04.1 Algemeen

Het ontwerp, de constructie en de installatie van het besturingssysteem is zodanig dat stuurbelastingen onder voorzienbare bedrijfsomstandigheden hiermee overgebracht kunnen worden.

Op planerende motorschepen dient er voldoende signalering en alarmering te zijn, zodat uitvallen van enig onderdeel van de mechanische besturing onmiddellijk kenbaar wordt gemaakt op de brug door middels van een akoestisch en een visueel alarm

NEN-EN 28847: Stuurinrichting - kabel- en kabelschijfsystemen

NEN-EN 28848: Afstandsbesturingssystemen

NEN-EN 29775: Afstand besturingssysteem gewone buitenboordmotoren

ISO 10592: Hydraulisch besturingssysteem

ISO 13929: Systemen met directe tandheugelverbinding

Art 5.04.2 Noodstuurvoorzieningen

Een schip is uitgerust met een noodstuurvoorziening waarmee het schip bij beperkte snelheid kan worden bestuurd.

Art 5.05 Navigatielichten

Een schip heeft navigatielichten op een plaats en van een type, die voldoen aan de voorschriften van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 en latere wijzigingen daarop.

Art 5.06 Het voorkomen van lozing

Een schip is zo gebouwd dat verontreinigende stoffen (olie, brandstof, enz.) niet per ongeluk overboord kunnen geraken.

Art 5.07 Alarmering

Een schip met een binnenboordmotor heeft op de brug de volgende alarmen:

- Van elke motor:
 - Temperatuur hoog
 - Oliedruk laag
 - In geval van watergeïnjecteerde uitlaat, met rubberslang: een uitlaat temperatuur hoog-alarm dat wordt geactiveerd bij temp >55 gr °C
- Van elke keerkoppeling:



- een oliedruk laag
- In elke ruimte met een schroefas doorvoer en/ of waar buitenwater systemen zijn aangebracht:
 - een bilgewater hoog

Art 5.08. Reserve onderdelen en gereedschap

Schepen met vaargebied 30 nmile en O hebben voldoende gereedschap en reserve onderdelen om op verantwoorde wijze reparaties te kunnen uitvoeren. Dit omvat tenminste:

- Voor elke V-snaar een reserve
- Voor elk filter een reserve

Schepen die zijn ingericht voor meerdaagse reizen hebben ook voldoende nieuwe smeerolie en lege opbergvaten voor het vervangen van de carterolie van alle geïnstalleerde motoren.



6 NAUTISCHE UITRUSTING

Art 6.01 Algemeen

Een schip heeft voldoende navigatie- en communicatiemiddelen. Bepaalde middelen moeten van een goedgekeurd type zijn, dus voorzien van een MED certificaat. Alle middelen worden in goede staat gehouden overeenkomstig de richtlijnen van de fabrikant.

In bijlage 3 wordt aangegeven welke middelen er minimaal zijn voorgeschreven in de verschillende vaargebieden.

Art 6.02 Toelichting bij bijlage 3

Magnetisch kompas: het kompas heeft verlichting en is vast opgesteld. Het kompas is gecompenseerd en heeft een voorziening om te kunnen peilen. Een goedgekeurd elektromagnetisch kompas (Flux kompas) is acceptabel tot en met 30 nmile.

Reserve kompas: een los kompas dat op de plaats van het hoofdkompas kan worden geplaatst.

AIS: voor alle vaargebieden is een AIS aan boord verplicht. Voor schepen die niet sneller kunnen is een klasse B AIS voldoende. Voor schepen die sneller kunnen een afgeleide klasse A of inland klasse A AIS.

GPS: In elk vaargebied is een GPS (MED) noodzakelijk die zijn positie aan de radio installatie kan doorgeven. In O zijn er twee GPS-en. Een log kan vervallen indien er twee GPS ontvangers zijn geplaatst.

Radar: In geen enkel vaargebied is een radar verplicht, maar er zijn vaargebieden waar alleen gevaren mag worden, bij slecht zicht, wanneer er een radar aan boord is. Dit radar moet dan een goedgekeurd radar, MED voor Zee-gebieden, en/of binnenvaart goedgekeurd als het vaarwater dat binnen de buitengaatslijn valt. Buiten het kader van deze rules valt de volgende opmerking: ook de bemanning moet op het moment dat met slecht zicht in zo'n verplicht radar gebied gevaren wordt moet aantoonbaar voldoende opleiding hebben genoten.

Zeekaarten, gidsen, getijtafels etc.: Deze middelen zijn aanwezig voor de reis! Elektronische zeekaart met een vectorkaartstelsel is toegestaan indien er ook een papieren back-upstelsel is (voor Nederland de 1800 serie).

Misthoorn, fluit: deze behoeven niet door lucht of elektrisch te zijn aangedreven.

Navtex: tot 30 nmile uit de Nederlandse kust niet vereist, mits goede informatie voor aanvang van de reis beschikbaar is.

*Classereen
Zeevaart bv*



EGC ontvanger: een Enhanced Group Call ontvanger is vereist in gebieden waar geen Navtex dekking is.

Portofoon: de portofoon is geschikt zijn voor noodverkeer op kanaal 16. Deze portofoon is voorzien van een MED certificaat. Deze portofoon is in bij het 1 mijl vaargebied niet nodig indien er geen vlot aan boord is (dus wel bij een vrijwillig (niet) goedgekeurd vlot) en er tenminste een 2^e VHF aan boord is die is aangesloten op de GMDSS-reserve batterij of noodaccu (afhankelijk van de gekozen elektrische installatie)-Deze 2^e VHF mag een binnenvaart VHF zijn, met ATIS en zogenaamde ATIS-boer-killer.

VHF: De VHF, die is ingebouwd is voorzien van een MED certificaat en ontvangt de positie van de GPS.



7 VEILIGHEIDSMIDDELEN

Art 7.01 Algemeen

Een schip heeft voldoende reddings-, brandblus- en veiligheidsmiddelen. In bijlage 3 wordt aangegeven welke middelen er minimaal zijn voorgeschreven in de verschillende vaargebieden.

Deze middelen zijn van een MED goedgekeurd type en worden in goede staat gehouden overeenkomstig de richtlijnen van de fabrikant.

Een automatisch opblaasbaar reddingsvlot wordt gekeurd door een erkende organisatie met een keuringsinterval als door de fabrikant voorgeschreven.

De vaste brandblusinstallatie en de draagbare brandblussers worden elke 2 jaar gekeurd door een erkende organisatie.

Alle veiligheidsmiddelen worden beschreven op een veiligheidsplan. Dit veiligheidsplan voldoet aan de ISO-norm 17631. Een door RHC goedgekeurd exemplaar is aan boord opgehangen.

Art 7.02. Plaats van reddingsvlot

De plaats van een reddingsvlot is gemakkelijk toegankelijk en is voorzien van doelmatige verlichting.

Het reddingsvlot is vrij opdrijvend opgesteld. Indien gebruik gemaakt wordt van een sjorring dan moet deze zijn voorzien van een hydrostatisch ontkoppelingssysteem.

Art 7.03 Toelichting bij bijlage 3

Reddingsvloten: zijn van een MED goedgekeurd type.

Het aantal reddingsvloten is afhankelijk van de constructie van het schip, het vaargebied, het jaargetijde en het aantal werk- of anti-exposure pakken.

Er dient voldoende vlotcapaciteit te zijn voor alle opvarenden. In sommige gevallen is het zelf noodzakelijk om een reserve vlot te hebben. Dit betekent dat er tenminste één vlot extra dient te zijn, opdat bij verlies of niet functioneren van elk willekeurig reddingsvlot nog capaciteit voor 100% van de opvarenden over blijft. Daar waar in de tabel werk- of anti-exposure pakken zijn vereist voor alle opvarenden in samenhang met 100% reddingsvloten, mogen deze pakken worden weggelaten indien er één extra vlot aan boord wordt genomen.

A-pakket / B-pakket: een solas reddingsvlot met een A pakket heeft voldoende drinkwater aan boord om het een paar dagen vol te houden. een B pakket heeft geen drinkwater.

Vloten met een B pakket zijn dan ook alleen toegestaan als hulpdiensten het vlot binnen een beperkt aantal uren kunnen vinden en de opvarenden redden. Wanneer in de tabel



staat dat vanaf het vaargebied een A pakket vereist is dan mag in een kleiner vaargebied worden volstaan met een B-pakket. Dit geldt ook voor het reserve vlot.

Gemeenschappelijk reddingsmiddel: Een drijvend voorwerp, zoals een opblaasbare bijboot, kussens fenders of houten luiken. Die voldoende reserve drijfvermogen hebben van 100N per persoon met voldoende grijpmogelijkheden en stabiel genoeg zijn om een groep personen drijfhelp te geven. In (sub)tropische gebieden als de Middellandse Zee en het Caribische gebied is de kans klein op snel onderkoelen. Daarom mag in die gebieden het reserve vlot vervangen worden door deze gemeenschappelijke reddingsmiddelen. Maar het reserve vlot blijft de voorkeur houden.

Reddingsgordels: zijn van een MED goedgekeurd type en mogen van een opblaasbaar type zijn.

Reddingsboeien: zijn van een MED gekeurd type, ten minste 2 stuks. Eén boei is uitgerust met een zelfontbrandend licht, de ander met 30m drijvende lijn. Op elke boei is naam en thuishaven van het schip aangebracht.

Valschermsignalen: zijn van een MED goedgekeurd type, ten minste 6 stuks
Voor de vaargebieden 30 nmile en O zijn dit er tenminste 12.

Medicijnkist:

Voor 1 nmile en 5 nmile is een uitrusting volgens de Arbo wetgeving toegestaan. Voor deze vaargebieden mag ook gekozen worden voor een kist met de uitrusting reddingsboot, volgens bijlage 5 van de Regeling veiligheid zeeschepen

Voor de vaargebieden 15 nmile, 30 nmile en O wordt verwezen naar de kolommen C en B van bijlage 5 van de Regeling veiligheid zeeschepen

Seinlamp: dit behoeft geen Aldis lamp te zijn, maar wel een deugdelijke lamp waarmee kan worden geseind.

Reserve buitenboord motor: deze is voorgeschreven als een buitenboord motor de enige voortstuwing is.

Radarreflector: deze behoeft niet vast te zijn aangebracht. Er zijn voorzieningen om de radarreflector, indien nodig, op een hoogte van tenminste 2m boven de waterlijn op te tuigen.

Epirb: de epirb is geregistreerd bij Divisie Telecom en is zelfopdrijvend opgesteld.

Noodstuurinrichting: deze is vereist indien er een mechanische stuurinrichting aanwezig is. Anders is een noodhelmstok of een peddel of stuurriem voldoende.

Vaste brandblusinstallatie: deze is vereist indien er een binnenboord motor is geplaatst.



8 TUIGAGE VOOR ZEILSCHEPEN

Art 8.01 Tuigage voor zeilschepen

De tuigage van zeilschepen past bij het ontwerp en type schip.

De tuigage (inclusief zeilen) is in goede conditie; vervormde materialen zijn niet toegestaan.

Vallen- en schootlieren zijn eenvoudig bedienbaar en gesloten.

Voor de tuigage zijn er reserve onderdelen zoals sluitingen en blokken aan boord.

Een tuigage heeft een permanente goed functionerende en bij de mast of vanuit de kuip bedienbare reefinrichting.

Voor het vaargebied O is er een passende hoeveelheid stormzeilen.

Er is een bootsmansstoel aan boord.

Voor te gebruiken materialen, berekening en uitvoering van tuigages: zie Voorschriften Register Holland Classebureau Zeevaart

ISO/TR 4558:1985 - Spanschroeven voor roestvrij staaldraad - Afmetingen voor vork, verbindingspin en ooggat

ISO 4559:1978 - Geleide rails voor jachten - Vergelijking van afmetingen



9 ONDERZOEKEN EN CERTIFICERING

Art 9.01 Onderzoeken of surveys

Een schip dat zijn klasse onder de oranje rules wil onderhouden is onderworpen aan de volgende onderzoeken:

- Eerste onderzoek voordat het schip in de vaart komt;
- Jaarlijks onderzoek of annual survey
- Hernieuwd onderzoek of special survey;
- Aanvullend onderzoek, als daartoe aanleiding is;
- Onderzoek van de romp aan de buitenzijde;
- Deelonderzoek op bepaalde onderdelen van het schip;

Register Holland Classebureau Zeevaart voert deze onderzoeken zelf uit of laat deze uitvoeren door een erkende organisatie.

Voor sommige onderdelen, zoals bijvoorbeeld de gasinstallatie en de reddingsvlotten, wordt het onderzoek altijd door een daarvoor erkende organisatie uitgevoerd.

En in sommige gevallen, zoals bijvoorbeeld voor specifieke onderzoeken aan motor en elektrische installatie, kan RHC daarvoor gespecialiseerde bedrijven autoriseren.

Elk onderzoek wordt vastgelegd in een inspectierapport.

Indien een onderzoek niet tijdig plaatsvindt (buiten het window) wordt een geheel of gedeeltelijk hernieuwd onderzoek uitgevoerd.

Art 9.01.1 Eerste onderzoek

Het eerste onderzoek is een volledig onderzoek van de constructie van de romp, de motor, de machinekamer, de elektrische installatie, de gasinstallatie, de navigatie- en communicatie uitrusting, de reddings-, brandblus- en veiligheidsmiddelen en de lichten en overige middelen ter voorkoming van aanvaringen. Het onderzoek moet aantonen dat het schip geheel aan de daarvoor gestelde normen voldoet.

Art 9.01.2 Jaarlijks onderzoek:

Het jaarlijks onderzoek is een onderzoek van de waterdichte afsluiting, de motor, de machinekamer, de elektrische installatie, de navigatie- en communicatie uitrusting, de redding-, brandblus- en veiligheidsmiddelen en de lichten en overige middelen ter voorkoming van aanvaringen. Het onderzoek moet aantonen dat het schip en de uitrusting overeen komen met de rules en geschikt is voor een veilige vaart.

Het onderzoek moet plaatsvinden in een periode van drie maanden voor tot drie maanden na de verjaardatum van het certificaat. Tijdens dit onderzoek controleert RHC ook of de deelonderzoeken niet langer geleden zijn uitgevoerd dan de termijn die hiervoor genoemd wordt.



Art 9.01.3 Hernieuwd onderzoek:

Een hernieuwd onderzoek of special survey is een volledig onderzoek van de constructie van de romp, de motor en de motorkamer, de elektrische installatie, de navigatie- en communicatie uitrusting, de redding-, brandblus- en veiligheidsmiddelen en de lichten en overige middelen ter voorkoming van aanvaringen. Het onderzoek moet aantonen dat het schip en de uitrusting nog volledig voldoen aan de normen. Het onderzoek moet worden verricht in een periode van 3 maanden voor tot de vervaldatum van het certificaat.

Art 9.01.4 Aanvullend onderzoek:

Een aanvullend onderzoek wordt gehouden nadat er een ongeval heeft plaats gevonden, een onvolkomenheid is ontdekt waardoor er twijfel is ontstaan of het schip nog geschikt is voor een veilige vaart of wanneer er herstellingen of vernieuwingen worden uitgevoerd.

Art 9.01.5 Onderzoek van de romp

Een onderzoek aan de buitenzijde van de romp vindt tweemaal in een periode van 5 jaren plaats. Eén moet worden uitgevoerd als onderdeel van het hernieuwd onderzoek. Het andere onderzoek mag worden gecombineerd met een jaarlijks onderzoek (dus in één bezoek van de RHC surveyor, dit jaarlijks onderzoek (zie 9.01.2) vindt dan dus droogstaand plaats). De periode tussen twee romponderzoeken mag niet langer zijn dan 36 maanden.

Art 9.01.6 Deel onderzoeken van bepaalde onderdelen van het schip.

Dit betreft de volgende zaken:

- De radio-installatie wordt gecontroleerd bij het eerste en het hernieuwde onderzoek door een erkende instantie.
- De gasinstallatie wordt elke drie jaar gecontroleerd door een erkende instantie.
- De elektrische installatie wordt elke 5 jaar onderzocht door een erkende instantie, die een rapport uitbrengt aan RHC. Een onderdeel van dit rapport is de meggertest
- De motor(en) worden elke 5 jaar onderzocht door motor-onderhoudsbedrijf. Dit bedrijf brengt rapport uit aan RHC. Een onderdeel van dit rapport is een oliemonster.
- Voor zeilschepen wordt de tuigage elke 5 jaar uitgebreid onderzocht door RHC. Over het algemeen wordt daarvoor de mast gestreken, worden de onderdelen van de tuigage uit elkaar genomen en ter inspectie aangeboden.

Art 9.02 Algemene regels bij onderzoeken

Werktuigen en delen van de tuigage en dergelijke worden, als de surveyor dat nodig acht, ten behoeve van de inspectie gedemonteerd.

De surveyors en andere in opdracht van RHC werkende personen wordt vrije toegang tot het schip en de werkplaatsen geboden.

ORANJE RULES 2021-1

Aan deze uitgave kunnen geen rechten ontleend worden.



Bij het onderzoek wordt door of vanwege de eigenaar de nodige assistentie aan de surveyors geboden.

Voorafgaande aan nieuwbouw of verbouwing zijn specifieke tekeningen en berekeningen vereist, die in drievoud ter beoordeling aan RHC worden gezonden, zoals omschreven in bijlage 4. Een goedkeuring van een tekening ontheft de werf of eigenaar niet van de verplichting om voor een goede uitvoering van de bouw of verbouwing zorg te dragen.

Art 9.03 Certificering (klassering)

Art 9.03.1 Algemeen

Als basis voor de klasse van een schip gelden de voorschriften van RHC in de op dat ogenblik geldende uitgave.

De classificatie omvat de scheepsromp, werktuigen, elektrische installatie, tuigage, uitrusting en inrichting.

Het certificaat wordt aan de eigenaar afgegeven, een kopie dient aan boord aanwezig te zijn.

Schepen die varen onder klasse van RHC worden in een register opgenomen onder vermelding van "ZKV" (Zeegaand Klein Vaartuig).

Art 9.03.2 Melden van schade en wisseling van eigenaar

De eigenaar van een onder klasse van RHC varend schip is verplicht iedere structurele schade, verandering of verbouwing, welke consequenties kan hebben voor de veiligheid van het schip en/of opvarenden, bij RHC te melden. Het niet nakomen van deze verplichting houdt automatisch het vervallen van de klasse in.

Bij wisseling van scheepseigenaar moet het certificaat ter verandering aangeboden worden aan de directie. Het niet nakomen van deze verplichting houdt automatisch het vervallen van de klasse in.

Art 9.03.3 Geldigheid klassecertificaat

Nadat het eerste of een hernieuwd onderzoek met goed gevolg is afgerond wordt door RHC een Klasse certificaat afgegeven.

Het Certificaat heeft een geldigheid van maximaal 5 jaar. Het certificaat behoudt zijn geldigheid zolang de jaarlijkse inspecties op tijd worden uitgevoerd.

In bijzondere gevallen kan, wanneer de situatie daartoe aanleiding geeft, voor het gehele schip of bepaalde onderdelen daarvan, een beperkte geldigheidsduur worden vastgesteld.

Classereen
Zeevaart bv



In bijzondere gevallen kan de geldigheid van het certificaat met maximaal 3 maanden worden verlengd.

De klasse vervalt wanneer het schip of bepaalde onderdelen niet meer aan de desbetreffende voorschriften voldoen.

Art 9.03.4 Vorm en inhoud van het Klassecertificaat

De vorm en inhoud van het certificaat worden door de directie van RHC vastgesteld.

Op het certificaat wordt in ieder geval vermeld: naam, roepletters, thuishaven, tonnage, Lengte, maximaal aantal opvarenden, radio gebied, vaargebied, geldigheidsduur en de datum en plaats van afgifte.

Ook worden de jaarlijkse viseringen op het certificaat vermeld.



Bijlage 1. STAPPENPLAN EERSTE REGISTRATIE VAN EEN KOOPVAARDIJSCHIP L<12m

Onder registratie van een koopvaardijschip wordt verstaan het verkrijgen van de minimaal wettelijke voorgeschreven papieren voor de bedrijfsmatige vaart op zee.

Zowel RHC als Inspectie Leefomgeving en Transport moeten een aantal stappen uitvoeren om een schip te kunnen registreren als zeeschip. Als eigenaar moet u daartoe de volgende initiatieven nemen:

1. Vraag bij RHC het aanvraagformulier zeevaart aan en vul dit formulier in
2. Geef RHC opdracht om de Lengte vast te stellen en een voorlopige meetbrief af te geven. Hiervoor moet de kopie van de bestaande meetbrief worden ingediend. Let op: als er geen meetbrief is, of uitsluitend een “meetbrief voor jachten”, dan is een lijnenplan op werkbare schaal nodig om de juiste Lengte te kunnen berekenen.
3. Nadat de Lengte berekend is, kan RHC vaststellen volgens welke voorschriften de inspectie moet worden uitgevoerd. Voor schepen met L<12 meter gelden deze Oranje Rules.
4. Maak bij RHC een afspraak voor een “pre entry” survey. RHC maakt een surveyors rapport met een voorlopige “werk” lijst plus een lijst met nog in te dienen tekeningen en berekeningen.
5. RHC stelt een voorlopige meetbrief op en stuurt die naar u en naar ILT.
6. Download het PDF formulier: “Aanvraag registratie koopvaardijschip” via www.ilent.nl
7. Vraag bij ILT een nationaliteitsverklaring en een (voorlopige) zeebrief aan.
8. Laat het schip “Teboekstellen als zeeschip” bij het kadaster in Rotterdam (088-1832200) schepen.rotterdam@kadaster.nl door middel van het opsturen van de volgende documenten: originele nationaliteitsverklaring, kopie meetbrief, originele koopovereenkomst (bewijs van eigendom), kopie paspoort (natuurlijk persoon), of uittreksel handelsregister (rechtspersoon) het Formulier schepen nr. 45.
9. Geef bij het kadaster de opdracht “Machtiging tot Branden”. Dit betekent dat het nummer van teboekstelling definitief op of in de romp moet worden aangebracht.
10. Meldt u zich na ontvangst van het “nummer van teboekstelling” bij ILT voor de afgifte van een ID nummer(= NSI vessel number)
11. Stuur een kopie van de inschrijving kadaster naar RHC. Uw schip wordt na ontvangst van deze kopie ingeschreven in het RHC schepenregister.
12. Vraag bij agentschap Telecom een radio roepnaam aan. Dit kan uitsluitend via de website www.agentschapschap-telecom.nl. Kies het volgende traject: 1 bedrijven; 2 maritiem; 3 melden frequentiegebruik; 4 nieuwe melding; 5 open gebruikersregister; 6 aanvragen inloggegevens; 7 aanvragen als u als organisatie frequentieruimte wilt gaan melden; 8 vul dit formulier in en print het uit; 9 onderteken dit formulier; 10 scan, fax, of stuur dit formulier naar agentschap telecom; 11 U ontvangt een roepnaam en MMSI nummer.
13. Laat alle radioapparatuur aan boord programmeren met het MMSI nummer. De eventuele binnenvaartmarifoon laat u programmeren met het ATIS nummer

ORANJE RULES 2021-1

Aan deze uitgave kunnen geen rechten ontleend worden.



14. Geef uw roepnaam en MMSI nummer door aan ILT en RHC.
15. Maak bij RHC afspraken voor survey's : droogstaand, initieel survey en hellingproef.
16. Na goedkeuring door RHC ontvangt u het RHC klassecertificaat.
17. RHC maakt de (definitieve) meetbrief na ontvangst van de tekening lijnenplan, stabiliteitsboek, het ID nummer en het teboekstellingnummer, het callsign en het MMSI nummer.
18. Vraag bij LLT een definitieve zeebrief aan.
19. Is het schip geen zeilschip (zie klasse certificaat) dan bent u verplicht om bij ILT ook een bemanningsplan in te dienen en vraagt u een Bemanningscertificaat aan.

RHC heeft deze lijst is zo zorgvuldig mogelijk samengesteld als handleiding voor haar klanten, maar aan deze lijst kunnen geen rechten worden ontleend. Procedures van andere organisaties dan RHC zijn beschreven naar de laatste ons bekende informatie, maar RHC is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid daarvan.



Bijlage 2 Algemene Voorwaarden RHC

ALGEMENE VOORWAARDEN VAN REGISTER HOLLAND CLASSEBUREAU
ZEEVAART BV gedeponeed op 13 oktober 2017 bij de Kvk onder nummer 68274505

Artikel 1

Register Holland Classebureau Zeevaart B.V., hierna te noemen RHC, is een besloten vennootschap die als doelstelling heeft de inspectie en classificatie van schepen met verder toebehoren in verband met veilige scheepvaart op zee en binnenwateren.

RHC geeft een openbaar register uit van geklasseerde schepen. In het register zijn de volgende zaken vastgelegd: naam schip, NAW gegevens eigenaar, identificatienummers, roepletters, hoofdafmetingen, omschrijving vaargebied, aantal passagiers, klasse en de geldigheid daarvan.

De klant stemt met de publicatie van deze gegevens uitdrukkelijk in.

De klant stemt er uitdrukkelijk mee in dat de Inspectie Leefomgeving en Transport, hierna te noemen ILT te allen tijde gerechtigd is van RHC inzage te verkrijgen in de technische scheepsdossiers en de bijbehorende tekeningen, overeenkomstig de verplichting die de ILT aan RHC stelt.

Artikel 2

Lid 1

Inspectie en classificatie is een verklaring van RHC omtrent de structurele en mechanische geschiktheid voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst, overeenkomstig haar regels, richtlijnen en normen.

RHC beoogt een objectief en onafhankelijk onderzoek en de bijbehorende rapportage van een schip of (onder)delen daarvan, waarbij de toetsing geschiedt op basis van regels, richtlijnen en normen van RHC, overheid of andere organisaties die daartoe opdracht hebben gegeven aan RHC (en door RHC aanvaard) zoals klasse rules, ISM-code etc. De inspectie en de bijbehorende rapportage geschiedt op basis van een (mondelinge) opdracht van de klant.

De rechtsverhouding tussen RHC en de klant wordt met uitsluiting van alle andere voorwaarden uitsluitend beheerst door deze algemene voorwaarden.

Lid 2

RHC verklaart alleen aan de eigenaar van het schip of de klant van RHC dat zij bij toewijzing van een klasse of opmaken van een rapportage zorgvuldigheid zal betrachten bij de ontwikkeling van regels, richtlijnen en normen en het gebruik van normaal toegepaste testnormen, testprocedures en -technieken zoals vereist in de regels, richtlijnen, normen of andere criteria van RHC voor toewijzing en behoud van een klasse.

Voorts verklaart RHC aan de eigenaar van het schip of de klant van RHC dat haar certificaten en rapporten aantonen dat het betreffende schip alleen voldoet aan één of meer van de regels, richtlijnen, normen of andere criteria van RHC, overeenkomstig de bewoordingen van dat certificaat of rapport. Deze verklaringen kunnen in geen geval geacht

ORANJE RULES 2021-1

Aan deze uitgave kunnen geen rechten ontleend worden.



worden betrekking te hebben op derden, die aan generlei rapport, certificaat, mededeling of uitlating van RHC welk recht dan ook kunnen ontlennen onder welke omstandigheid dan ook.

Artikel 3

Lid 1

Niets in een certificaat of rapport mag gelezen worden als een ontheffing van een derde en/of opdrachtgever van RHC van een uitdrukkelijke of geïmpliceerde garantieverplichting. Ieder certificaat of rapport toont aan alleen te voldoen aan één of meer van de regels, richtlijnen, normen of andere criteria van RHC, overheid of andere organisaties die daartoe opdracht hebben gegeven aan RHC, en wordt alleen uitgegeven voor gebruik door RHC, haar klanten of andere geautoriseerde entiteiten.

Niets in een certificaat, rapport of bespreking of goedkeuring van een plan of document mag gelezen worden als zijnde een verklaring die in enig opzicht verder gaat dan de verklaringen in artikel 2 en 3 hierboven. De geldigheid, toepasselijkheid en interpretatie van een certificaat, rapport of bespreking of goedkeuring van een plan of document zullen beheerst worden door de regels en normen van RHC die daar als enige over zal blijven oordelen. RHC is niet verantwoordelijk voor de gevolgen voortvloeiend uit het gebruik van de regels, richtlijnen, normen of andere criteria van RHC door andere partijen, zonder voorafgaande bespreking, goedkeuring en inspectie door RHC.

Lid 2

De uitgifte van een certificaat of het opmaken van een rapport door RHC ontheft de eigenaar nooit van zijn ondelegeerbare plicht om zijn schip in een zeewaardige conditie te houden.

Artikel 4

De eigenaar is verplicht zorg te dragen tijdens een inspectie van zijn schip voor een veilige werkplek voor de surveyor(s) van RHC. Deze verplichting heeft betrekking op alle werkplekken waarop de klant invloed heeft en waaronder kunnen vallen schepen, scheepswerven, scheepshellingen, hulpmiddelen om staande masten te keuren en kantoren.

Artikel 5

Voortzetting van classificatie van een schip is afhankelijk van de in de regels neergelegde vereisten voor het behoorlijk uitvoeren van periodieke inspecties, schade-inspecties en andere inspecties. RHC behoudt zich het recht voor de classificatie van een schip opnieuw te overwegen, in te trekken of op te schorten vanwege het niet naleven van de regels, door de surveyor(s) gerapporteerde defecten die niet overeenkomstig hun aanbevelingen zijn gecorrigeerd of niet betaling van bijdragen verschuldigd wegens classificatie en andere inspecties.

Artikel 6

In geval van schade of ongeval aan de huid, tuigage of uitrusting die de classificatie of de integriteit van de constructie, de kwaliteit of geschiktheid voor een bepaald doel of een



bepaalde dienst van een schip, verband, stuk materiaal of uitrusting schaadt of kan schaden, zullen alle verklaringen met betrekking tot classificatie geacht worden opgeschort te zijn tenzij bij eerste gelegenheid kennisgeving wordt gedaan van die schade of dat ongeval en daarna de vereiste inspectie en reparatie plaatsvinden. Een niet goedgekeurd gebruik, werking of andere toepassing van een schip, verband, materiaal of uitrusting dat de classificatie of de integriteit van de constructie, de kwaliteit of geschiktheid voor een bepaald doel of een bepaalde dienst schaadt of kan schaden, doet alle verklaringen met betrekking tot classificatie opschorten totdat de toestand verbeterd zal zijn.

Artikel 7

Lid 1

Individuele en gecombineerde aansprakelijkheid van RHC, haar toezichthouders, bestuurders, werknemers, surveyors, agenten of onderaannemers voor onverschillig welk verlies, onverschillig welke vordering of schade ten gevolge van de gebrekkige uitvoering of niet uitvoering van één van haar diensten of van niet nakoming van een impliciete of uitdrukkelijke garantie of van een onvoldoende vakkundige uitvoering verband houdende met de diensten of ten gevolge van welke andere oorzaak dan ook, tegenover de klant, opdrachtgever, een persoon, rechtspersoon, vennootschap, commerciële entiteit, heerser, land of natie, is in alle gevallen in ieder geval beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval uit hoofde van een aan RHC ter beschikking staande door haar gesloten beroepsaansprakelijkheids- of andere verzekering wordt uitbetaald, vermeerderd met het bedrag van het eigen risico dat volgens de polisvoorwaarden niet ten laste van de verzekeraar(s) is. Indien om welke reden dan ook geen uitkering krachtens enigerlei verzekering mocht plaatsvinden is ieder aansprakelijkheid onder alle omstandigheden immer beperkt tot een maximumbedrag gelijk aan het in de desbetreffende zaak door RHC aan de klant in rekening gebrachte bedrag tot een maximum van € 25.000,=.

Aansprakelijkheid als boven bedoeld is daarnaast in ieder geval en onverschillig de oorzaak behouders opzet of grove schuld zijdens de directie van RHC beperkt tot rectificatie van eventuele gemaakte fouten. Iedere vorm van aansprakelijkheid voor iedere vorm van gevolgschade, zoals daar zij, zonder uitsluiting van andere gevolgschade, gederfde inkomsten, salarissen, boetes, liggelden, prijsverhogingen, is uitgesloten.

Lid 2

Het hierboven in lid 1 gestelde geldt evenzeer voor vorderingen van derden ter zake waarvan de klant RHC dient te vrijwaren. De klant dient afschrift van deze algemene voorwaarden altijd te hechten aan door hem/haar ontvangen documenten van RHC wanneer deze ter beschikking van derden zouden kunnen komen.

Artikel 8

Alle geschillen tussen de opdrachtgever en RHC op technisch gebied, betreffende de gehanteerde klasseregels en/of statutaire regels voor zeegaande schepen met overheids-certificering, dienen voorgelegd te worden aan de vlaggestaat waarvoor de betreffende inspecties zijn uitgevoerd of namens zijn uitgevoerd, voorzover het de beroepsvaart betreft.



De hierboven genoemde geschillen zijn aanwezig indien een der partijen, te weten RHC of haar opdrachtgever, dit gemotiveerd in een aangetekende brief aan de wederpartij heeft kenbaar gemaakt. In geval van een geschil zal de eisende partij dit gemotiveerd kenbaar dienen te maken aan ILT door middel van een aangetekende brief.

Alle andere geschillen, waaronder ook de geschillen op niet-technisch gebieden en geschillen op het gebied van de regelgeving van RHC betreffende vrijwillig geklasseerde schepen, tussen opdrachtgever en RHC worden onderworpen aan arbitrage te Rotterdam of Amsterdam overeenkomstig de Tamara Rules (verkrijgbaar bij het secretariaat, of bij de Kamer van Koophandel), tenzij de wederpartij binnen 30 dagen na ontvangst van de mededeling van RHC dat over het geschil in arbitrage zal moeten worden beslist, kiest voor de bevoegde rechter en die keuze binnen de genoemde termijn van 30 dagen schriftelijk en aangetekend aan RHC kenbaar heeft gemaakt.

Artikel 9

- a) Facturen voor door RHC geleverde diensten worden berekend op basis van nacalculatie. De tarieven waarop de nacalculatie is gebaseerd zijn op te vragen bij de administratie van RHC. Hiervan kan worden afgeweken indien vooraf akkoord is gegeven op een door RHC uitgebrachte offerte.
- b) Betaling van door RHC geleverde diensten zal plaatsvinden binnen de door partijen overeengekomen termijn. Indien geen termijn overeengekomen is, moet betaald worden binnen 14 (veertien) dagen na factuurdatum.
- c) Betaling dient te geschieden in Nederland ten kantore van RHC of op de bankrekening van RHC of op zodanige plaats in Nederland als RHC zal aanwijzen.
- d) Indien niet binnen de bovengenoemde periode betaald wordt, is de klant automatisch in verzuim en RHC is gerechtigd vanaf de dag van het verzuim 1,5% (één en een half procent) rente per maand te vorderen over het uitstaande bedrag.
- e) Verder zal RHC gerechtigd zijn alle kosten voortvloeiende uit niet betaling van de klant te vorderen. In geval RHC de hulp van een derde heeft ingeroepen voor de inning van het uitstaande bedrag, kunnen zowel de gerechtelijke als de buitengerechtelijke kosten op de klant verhaald worden.
- f) RHC is te allen tijde gerechtigd zekerheid te eisen voor betaling door de klant, zelfs vóór de verzending van een factuur. Indien geen deugdelijke zekerheid verschaft wordt, is RHC gerechtigd het stellen van zekerheid af te dwingen door middel van conservatoir beslag of andere maatregelen, daaronder begrepen het terughouden van het desbetreffende schip en/of haar certificaten.

Artikel 10

Op deze voorwaarden en alle contracten en activiteiten aangaan en uitgevoerd door RHC zal Nederlands recht van toepassing zijn.

Artikel 11

Indien RHC in arbitrage dan wel in een gerechtelijke procedure geheel of gedeeltelijk in het gelijk wordt gesteld, komen alle door RHC in verband met deze procedure gemaakte kosten voor rekening van de wederpartij van RHC.

Classobruan
Zeevaart bv



Artikel 12

Alle vorderingen tegen RHC verjaren door het enkele verstrijken van één jaar na het ontstaan van de vordering en vervallen door het enkele verstrijken van één jaar na het ontstaan van de vordering.

Artikel 13

Deze Algemene Voorwaarden van RHC zijn bij de Kamer van Koophandel gedeponerd en vervangen alle voorgaande door RHC gedeponerde algemene voorwaarden. Deponering heeft plaatsgevonden op 13 oktober 2017 bij het handelsregister onder nummer 68274505.



Bijlage 3 Uitrusting

Oranje Rules lijst van Uitrusting

	Vaargebied Vanaf (NM)		Vaargebied Vanaf (NM)
Navigatie			
Magnetisch kompas	5	MOB licht	30
Reserve kompas	>30	(of) Joon	5
Barometer	30	Valschermsignalen 6x	1
uurwerk	30	Valschermsignalen 12x	30
Echolood	15	Radarreflector	1
Log	>30	Anker	1
Verrekijker	1	Ankerketting voorloop plus lijn	1
AIS	1	Sleeplijn	1
		<i>Zie voor overige reddingsmiddelen de volgende tabel</i>	
GPS	1	Brandblusmiddelen	
2e gps	>30	Vaste blusinstallatie in MK	1
Radar	NVT	Draagbare blussers	1
Zeekaarten	5	Puts met lijn	1
Zeemansgidsen	5	Brandslang met spuitstuk	>30
Getijtafel, almanak	5	Branddeken	1
Vaartreglementen	1	Opslag benzinevoorraad	1
Radio-ontvanger (Wereld)	1	GMDSS uitrusting	
Navigatie verlichting	1	VHF + DSC	1
Colreg '72 dagmerken	1	DSC wachtontvanger	30
Misthoorn, fluit	1	Navtex	30
Veiligheidslijn (veilig werken)	1	EGC ontvanger	30
Reddings- en veiligheidsmiddelen			
Reddingsgordel (elke opvarende)	1	MF Iwo DSC	>30
Reddingsboeien	1	MF radiotelefonie + DSC	>30
Hulpmiddelen om drenkelingen binnen boord te halen	1	MF/HF radiotelefonie	>30
Portofoon (WD)	1	MF/HF DSC	>30
Lijst met reddingsseinen	15	(of) Inmarsat SES	>30
Seinlamp	15	Iridium (MED goedgekeurd) ipv Inmarsat of MF/HF	1
Drijvende lijn	1		
Boeilicht	30		



Specificatie reddingsmiddelen

	Zomer, goed weer, uit een haven, dus niet reizend	(Sub)tropisch, uit een haven, dus niet reizend	Ongeacht jaargetijde, overnachtend in een haven	(Sub)tropisch, overnachtend in een haven	Continue vaart
Vaargebied VANAF (NM)					

Specificatie reddingsmiddelen

Uitrusting op schip dat **NIET** voldoet aan constructie reddingsboot

TPA	NVT	NVT	Enkel 30	Enkel 30	NVT
Inmersionsuit bemanning	15	15	>30	>30	30
Inmersionsuit overige opvarenden	>30	>30	>30	>30	30
Solas reddingsvlot	5	5	5	5	5
Reserve Reddingsvlot	30	nvt	15	>30	15
A-Pakket in vlot	>30	>30	>30	>30	>30
Gemeenschappelijke reddingsmiddelen	nvt	Enkel 15 + 30	nvt	nvt	nvt
Epirb	5	5	5	5	5
Sart	>30	>30	30	30	30

Uitrusting op schip dat voldoet aan constructie reddingsboot

<i>TPA (Thermo Protective Aid)</i>	<i>NVT</i>	<i>NVT</i>	<i>NVT</i>	<i>NVT</i>	<i>NVT</i>
<i>Inmersionsuit bemanning</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Inmersionsuit overige opvarenden</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Solas reddingsvlot</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>reserve vlot</i>	<i>>30</i>	<i>nvt</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>
<i>A-pakket</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>
<i>Gemeenschappelijke reddingsmiddelen</i>	<i>nvt</i>	<i>>30</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
<i>Epirb</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
<i>Sart</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>	<i>>30</i>



Bijlage 4 Tekeningenlijst nieuwbouw

1. Algemeen plan eventueel gecombineerd met tankenplan
2. Grootspant
3. Constructie plan
4. Lijnenplan
5. Koelwaterschema
6. Lens/ blus schema
7. Buitenwater in het schip plan: dit kan een combinatie van koelwater en lens/blus zijn
8. Brandstof schema
9. Tanken plan, alleen als dit onduidelijk is op het algemeen plan
10. Diverse Elektrische schema's
11. Navigatie verlichtingsplan
12. Aandrijflijn
13. Veiligheidsplan
14. Tuigplan (uitsluitend voor zeilschepen)
15. Stabiliteitsboek



Bijlage 5

Bij het onderhouden van de klasse is na 5 jaar een vernieuwing van het klasse certificaat nodig.

Bij de vernieuwing horen ook diepgravender onderzoeken. Deze onderzoeken zijn:

1. Diktemeting van de romp. Inspectie romp binnen en buitenzijde.
2. Huidafsluiters gedemonteerd aanbieden voor inspectie
3. Ankergeroi: geheel uitgelopen aanbieden
4. Uitgebreider onderzoek van de motor, of motoren.
5. Onderzoek van de elektrische installatie
6. Onderzoek van het lensstelsel, daarvoor pompen geopend aanbieden, voetkleppen demonteren en het manifold inwendig inspecteren.
7. Bij zeilschepen dient dan ook de mast en andere rondhouten liggend, en volledig inspecteerbaar te worden aangeboden voor onderzoek.

Huiddikte meting (punt 1)

Voor diktemeting dient RHC uitgenodigd te worden, de surveyor zorgt voor meetapparatuur, maar het schip moet schoon, droog en nog niet voorzien van conservering te worden aangeboden. Daarnaast is het noodzakelijk dat de verf op de meetpunten wordt verwijderd met een schuur of slijpschijf. De eigenaar dient dit zelf te organiseren. Bijvoorbeeld door het zelf te doen, een bemanningslid aan te wijzen of de werf hier opdracht voor te geven. De diktemeting vindt plaats van kiel tot verschansing, de faciliteit op de werf dienen zodanig te zijn dat de surveyor gelegenheid krijgt om veilig op hoogte te werken.

Huidafsluiters Punt2

De huidafsluiters dienen tussen de flenzen weggenomen te worden, zodat bouten, moeren en pakkingen kunnen worden geïnspecteerd en vernieuwd. Daarna dient de huidafsluiter in alle onderdelen uiteen genomen te worden. De surveyor voert dan een inspectie uit om te controleren of de afsluiter nog geen last van (put) corrosie heeft, en nog veilig kan worden teruggezet. Echter voor terugzetten dienen de pakkingen te worden vernieuwd, klep en klepzigging te worden geschuurd, zodat daadwerkelijke afsluiting wordt bereikt.

Ankergeroi punt 3

De ankerketting en/of lijn zodanig uitvloeren dat deze geheel geïnspecteerd kan worden, immers de ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Ook de lengte moet kunnen worden gecontroleerd.

Special survey Motor (punt 4)

ORANJE RULES 2021-1

Aan deze uitgave kunnen geen rechten ontleend worden.



De motor inspectie kan door een vakundige monteur worden uitgevoerd, mits hij voldoende meetgereedschap en naslag informatie van de motor bezit. Daarnaast dient de monteur een rapport te maken dat aan de voldoende eisen voldoet.

Een special survey van de motoren omvat het volgende onderzoek:

1. Controle van de compressie van de hoofdmotor
2. Afpersen van de verstuivers,
3. Het afpersen van het koelwatersysteem,
4. Controle van de oliedruk-, temperatuur en toerentalmeter van de hoofdmotor op goede werking en aanwijzing,
5. Controle van alle alarmen, waaronder de temperatuur- en smeeroliealarmen en overspeed. Tevens controle van de stationair-instelling en het gebied van kritische toerentallen
6. Controle bedieningssysteem,
7. Vaartest¹, waarbij hoofdmotor tenminste 1 uur **volbelast** dient te draaien

Het rapport dat de monteur schrijft dient de volgende zaken te bevatten.

Ad 1. Van elke cilinder de gemeten compressedruk, en de minimum waarde die de fabrikant in zijn onderhoudsboek voorschrijft

Ad 2. De gemeten druk per verstuiver (cilinder nr), en de minimum en maximum waarde die de fabrikant in zijn onderhoudsboek voorschrijft

Ad 3. Afpersdruk en hoelang deze druk blijft staan

Ad 4. Welke 2^e meter is gebruikt, en waar die geplaatst is ,en wat de gemeten waarde daarvan is en de weergegeven waarde van de meter op de brug

Ad 5. De waarde op bovengenoemde meters waarbij de alarmen afgaan, en of dit conform de specificaties van de motorfabrikant is

Ad 6. Testen en rapporteren

Ad.7 De vaartest mag ook voor de wal liggend, met 100% toeren en in werking gestelde schroef. Daarbij mogen geen te hoge koelwater-, smeerolie- en uitlaatgassentemperaturen optreden. Hierbij moeten alle temperaturen en smeeroliedrukken gemeten worden en worden vastgelegd. Ook visuele controle uitlaatgassen, vreemde geluiden, of trillingen in de MK moeten worden gecontroleerd. Een indicatie over de hoeveelheid carter damp. Etc. Kortom alle zaken waar een machinist en/of monteur naar kijkt en luistert om te beoordelen of de motor in goede conditie is.

¹ Deze vaartest kan ook in het bijzijn van een surveyor van RHC plaatsvinden.
ORANJE RULES 2021-1



8. Rapport bevat de naam van het bedrijf die het uitvoert
9. Datum waarop het is uitgevoerd
10. Naam van de persoon
11. En een verklaring dat die persoon de gemeten waarden waarheidsgetrouw heeft weergegeven, en dat dit conform de specificaties van de fabrikant zijn
12. Dat uitgevoerde reparaties conform de specificaties van de motor fabrikant zijn uitgevoerd.
13. Handtekening van de persoon die de metingen en reparaties heeft verricht

Elektrische installatie punt 5

De elektrische installatie moet worden bekeken door een elektro technisch monteur. Naast een visuele check van kabels, montage dozen en schakelkasten, dient deze ook een meggertest uit te voeren. RHC accepteert over het algemeen alleen elektrische meggertesten van bedrijven die zijn erkend door ILT binnenvaart.