

Van

Postbus 60055, 6800 JB Arnhem
Velperplein 8, 6811 AG Arnhem
Telefoon (026) 355 13 55
Fax (026) 355 13 99
info@kplusv.nl
www.kplusv.nl

Rapport

**Notitie overgangsbepalingen
passagiersschepen**

**Behorend bij Rapport
Onderzoek en beleidsadvies
overgangsbepalingen
binnenvaart**

Opdrachtgever
Ministerie Infrastructuur en Milieu

Referentie

Arnhem, 31 augustus 2011
Ons kenmerk 1011453-042/rtr/aht

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Overgangsbepalingen passagiersschepen	3
2.1	Inventarisatie knelpunten	3
2.2	Analyse	3
2.3	Oplossingsrichtingen	6
2.4	Conclusies	8
2.5	Aanbevelingen	9

Bijlagen

1	Overzicht knelpuntbepalingen ROSR passagiersvaart
---	---

1 Inleiding

KplusV organisatieadvies heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) een onderzoek uitgevoerd naar de door binnenvaartbranche ervaren knelpunten ten aanzien van de overgangsbepalingen uit het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR). Dit heeft geresulteerd in het onderzoeksrapport "Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, probleem- en gevolgenanalyse van ROSR in Nederland"¹. In dit onderzoek zijn de knelpunten voor de passagiersschepen niet opgenomen. Hiervoor is een aanvullend onderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten in voorliggende notitie zijn opgenomen.

Achtergrond onderzoek

Binnenvaartschepen op de internationale Rijn moeten voldoen aan technische eisen, afgesproken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en vastgelegd in het ROSR. In de technische voorschriften van de CCR was het gebruikelijk om bij nieuwe eisen een overgangsbepaling te geven voor de bestaande vloot. Regulier werd hiervoor de maatregel NVO gebruikt: bij Nieuwbouw, Verbouw of Ombouw (NVO) moest aan het betreffende voorschrift voldaan worden.

In 2003 zijn door experts van de CCR alle NVO-bepalingen van een einddatum voorzien. Dit betekent dat de bestaande vloot – ongeacht verbouw, nieuwbouw of ombouw – op de vastgestelde einddata aan deze eisen dient te voldoen. Deze data zijn vastgelegd in overgangsbepalingen in het ROSR. Indien de toepassing van de betreffende bepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt, kan beroep op de hardheidsclausule worden gedaan. De Commissie van Deskundigen kan dan op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het communautaire binnenvaartcertificaat worden aangetekend².

Voor het bepalen van de einddatum van de NVO-bepalingen is in 2001 een uitgebreid onderzoek uitgevoerd³ en is de sector nauw betrokken geweest. In 2010 is duidelijk geworden dat er problemen bestaan met sommige eisen op de korte en middellange termijn. Daarnaast is er behoefte aan inzicht in de wijze waarop de hardheidsclausule gehanteerd zal gaan worden.

Het ministerie van IenM heeft KplusV organisatieadvies gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de problematiek van de overgangsbepalingen in de binnenvaart.

Zoals aangegeven gaat voorliggende notitie in op de overgangsbepalingen die specifiek gelden voor de passagiersvaart.

¹ Onderzoek uitgevoerd door KplusV in opdracht van het Ministerie IenM, Kenmerk 1011453-040/rtr/gsm, augustus 2011.

² Artikel 24.04, lid 4 ROSR.

³ Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, VBD, juni 2001.

Doel onderzoek en vraagstelling

De onderzoeksvragen zijn:

1. Welke overgangsbepalingen geven op de korte en middellange termijn problemen?
2. Welke alternatieven zouden voor deze overgangsbepalingen acceptabel kunnen zijn, dan wel tot welk niveau zouden schepen aan eisen moeten voldoen?
3. Welk besluit moet bij het verstrijken van de laatste overgangsbepalingen genomen worden?

Het onderhavig onderzoek is gebaseerd op een eind 2010 begin 2011 door de passagiersvaartbranche⁴ uitgevoerde inventarisatie van knelpunten. Deze inventarisatieresultaten zijn voorgelegd aan onafhankelijk experts op het gebied van fysieke veiligheid⁵, ter beoordeling van de risico's bij niet naleving van de benoemde knelpunt bepalingen uit het ROSR en mogelijke gelijkwaardige alternatieven. Vervolgens is in een bijeenkomst op 17 juni 2011 met vertegenwoordigers van de passagiersvaartbranche nader gereflecteerd op de knelpunteninventarisatie (nadere duiding van de knelpunten) en zijn op basis van een nadere analyse van de verschillende knelpunten oplossingsrichtingen besproken.

⁴ Het betreft de ledengroep Personenvervoer van het CBRB. De ledengroep bestaat uit ongeveer 65 ondernemers die actief zijn in alle segmenten van de passagiersvaart: de hotelcruisevaart, de dagpassagiersvaart (party- en rondvaartbedrijven) en veerdiensten. Bij elkaar exploiteren deze rederijen ruim 200 schepen en vertegenwoordigt circa 50% van het totaal aantal passagiersschepen met een internationaal certificaat in Nederland.

⁵ Experts van het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid.

2 Overgangsbepalingen passagiersschepen

2.1 Inventarisatie knelpunten

Voor de afbakening van het onderzoek is het van belang om te benadrukken dat niet alle passagiersschepen te maken hebben met de overgangsbepalingen uit het ROSR. Het betreft alleen de passagiersschepen die de internationale Rijn bevaren en daarvoor over een Rijncertificaat⁶ dienen te beschikken. Het gaat dus niet om schepen waarvoor een ander (nationaal of Europees) regime geldt, zoals rondvaartboten op grachten en specifieke groepen schepen op de wadden.

Eind 2010 is onder de ledengroep Personenvervoer geïnteriseerd welke overgangsbepalingen volgens hen tot knelpunten voor de passagiersvaartbranche leiden. Deze inventarisatie heeft geleid tot 11 knelpuntbepalingen (zie bijlage 1 voor een overzicht). Het betreft alleen bepalingen uit hoofdstuk 15 van het ROSR. Men heeft niet naar de andere hoofdstukken van het ROSR gekeken, aangezien hoofdstuk 15 het meest specifiek is voor passagiersschepen.

Van deze 11 door de ledengroep benoemde knelpuntbepalingen zijn er volgens hen 3 overgangsbepalingen het meest knellend. In volgorde van ernst van de problematiek zijn dit de volgende bepalingen:

1. De bepaling met betrekking tot de verplichte tweede voortstuwing (15.07 lid 1 en 2).
2. De bepaling met betrekking tot het niet gebruiken van keukens en machinekamers als vluchtwegen (15.06 lid 6).
3. De toepassing van alarminstallaties (met name voor dagpassagiersvaart, art. 15.08 lid 3a).

2.2 Analyse

Op basis van de geïnteriseerde knelpuntenbepalingen is samen met experts op het terrein van fysieke veiligheid van het NIFV (Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid) beoordeeld wat de risico's bij niet naleving van de betreffende bepalingen zijn. Daarbij is ook bezien op welke andere wijze het achterliggende doel van de bepaling kan worden bereikt, ofwel wat mogelijke gelijkwaardige alternatieven zijn. Deze resultaten zijn met vertegenwoordigers van de ledengroep Personenvervoer van het CBRB besproken en bediscussieerd.

Uit de analyse van de bepalingen door de experts fysieke veiligheid naar de achterliggende doelstellingen, blijkt dat veel van de voorschriften uit hoofdstuk 15 van het ROSR gericht zijn op:

1. Het beperken van het ontstaan van een brand.
2. Het beheersen en/of bestrijden van een ontstane brand.
3. Het mogelijk maken van een veilige ontvluchting in geval van brand of ander calamiteiten.

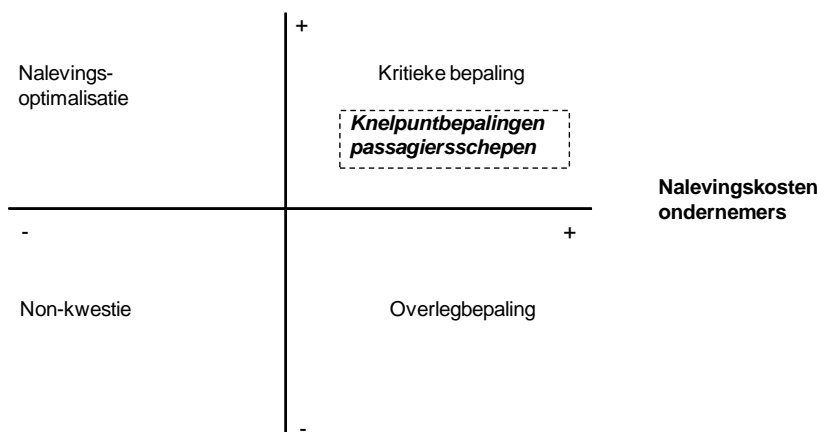
⁶ Overigens wordt opgemerkt dat scheepseigenaren/exploitanten ervoor kunnen kiezen af te zien van het Rijncertificaat en onder communautair certificaat het bedrijf voortzetten op wateren niet zijnde de (internationale) Rijn.

Alle benoemde knelpuntbepalingen worden op basis van expertbeoordelingen ingeschaald als hoog risicobepalingen⁷; niet naleving van de betreffende bepalingen leidt tot hoge veiligheidsrisico's.

Vertegenwoordigers van de branche erkennen het belang van een goed niveau van veiligheid voor de passagiers aan boord van hun schepen. Ook onderschrijft men dat het bij deze bepalingen uit hoofdstuk 15 van het ROSR gaat om hoge veiligheidsrisico's indien niet wordt voldaan aan de betreffende bepaling. Voor alle bepalingen geldt voorts dat sprake is van hoge nalevingskosten⁸.

In figuur 1 is het analyseschema weergegeven op basis waarvan de bepalingen zijn ingedeeld naar hoogte van het risico bij niet naleving (non-compliance) en de hoogte van de nalevingskosten. Aangezien alle voornoemde knelpuntbepalingen zijn ingeschaald als 'hoog risico' en 'hoge nalevingskosten', zijn deze op basis van het schema in te delen als kritieke bepalingen, waarvoor optimale oplossingen moeten worden gezocht. In paragraaf 2.3 zijn hiervoor oplossingsrichtingen beschreven.

Risico (bij non-compliance) c.q. veiligheidswinst



Figuur 1: Analyseschema overgangsbepalingen: veiligheidswinst versus nalevingskosten⁹.

Veel door de branche ervaren problemen komen voort uit het niet begrijpen van het doel van de betreffende bepaling in relatie tot de aanpassing aan het schip. Daarbij zijn volgens vertegenwoordigers van de branche een aantal voorschriften disproportioneel ten opzichte van het beoogde doel van het voorschrift. Deze vermeende disproportionaliteit komt voort uit verschillen in beelden van ondernemers over de met de aanpassingen te vermijden *noodscenario's* en hoe in dergelijke scenario's opgetreden zou moeten worden.

⁷ Aangezien voor de binnenvaart op de Rijn geen complete ongevalstatistiek beschikbaar is om kwantitatieve risico-uitspraken te doen, is ervoor gekozen kwalitatieve risico-inschattingen te maken. Dat betekent het geven van een oordeel over de kans dat een bepaald voorval of scenario (aanvaring, brand etc.) zich voordoet en het mogelijke effect daarvan op de veiligheid van personen aan boord en andere personen op/rond de vaarweg.

⁸ Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat sprake is van hoge nalevingskosten indien de kosten hoger zijn dan € 5.000.

⁹ Voor een nadere toelichting op dit analyseschema wordt verwezen naar het hoofdrapport Kenmerk 1011453-040/rtr/gsma, augustus 2011.

Er is bovendien een aantal bijzondere situaties waarin de voorschriften volgens de vertegenwoordigers van de branche extra 'knellen' vanwege dit proportionaliteits argument:

- De grens van >6,5 km/u varen voor de eis van een tweede onafhankelijke voortstuwing. Dit is volgens de branche disproportioneel voor schepen die bijvoorbeeld ruim 5 km/u varen (met een boegschroef) en vrijwel in dezelfde afstand een veilige oeverplaats kunnen bereiken. Bovendien zal ankeren vrijwel altijd de reactie zijn in noodsituaties.
- Bestaande schepen die nog geen juiste brandwerende scheidingsvlakken hebben aangebracht zien zich gesteld voor zeer hoge investeringen. Het gaat dan bijvoorbeeld om aanpassingen van 70.000 tot 80.000 euro voor het aanbrengen van eenvoudig/goedkoop materiaal tegen zeer hoge arbeidskosten. Dit knelt nog meer nu de regelgeving uitgaat van elke hut als afzonderlijk compartiment. Onduidelijk is waarom niet (zoals in gebouwen) compartimenten van een maximaal aantal vierkante meters wordt vastgesteld.
- Het 'stapelen' van de bepalingen in technische zin kan in individuele gevallen zeer ongunstig uitvallen voor de exploitbaarheid van het schip. Bijvoorbeeld: de vereiste tweede voortstuwing (indien deze is uitgevoerd als boegschroef) en daarvoor bestemde machinekamer mag niet voor het voorpiekschot. Dit betekent ruimte-, huttenverlies en daarmee omzetverlies in de exploiterbare ruimte van de romp achter het voorpiekschot. Dit betreft met name de dagpassagiersvaart.
- Bovendien gaat het in de praktijk vaak om 'domino'-effecten in termen van de aanpassingen (en dus kosten) die de combinatie van vereisten met zich meebrengt; daarmee wordt de standaard één fout scenario verlaten.

Wat betreft de enkele-fout-scenario's, geven de vertegenwoordigers van de branche aan dat het niet plausibel is dat én de voortstuwing in de problemen komt én de voorpiek onderloopt én er brand is in de machinekamer tegelijkertijd. Wel is het volgens hen goed dat voorschriften erop gericht zijn elk van deze gebeurtenissen afzonderlijk tegen te gaan/de gevolgen daarvan te beperken. Dit zou moeten resulteren in vrijstelling van een aantal bepalingen indien aan andere bepalingen voldaan wordt. Bijvoorbeeld dat de tweede machinekamer wel in de voorpiek mag worden gerealiseerd.

Over het algemeen onderschrijven de vertegenwoordigers van de branche het nut en de noodzaak van de gestelde eisen voor *nieuwbouwschepen*. Het probleem spitst zich echter toe op (sommige) bestaande schepen die niet volgens de huidige geldende voorschriften zijn gebouwd.

Het eerder als knelpunt aangemerkte artikel 15.10 lid 4 en 6 (noodstroominstallatie buiten machinekamer) blijkt bij nadere bespreking met de vertegenwoordigers van de branche geen 'echt' knelpunt meer. Nut en noodzaak en uitvoerbaarheid worden onderschreven. Een goed uitgevoerde brandwerende oplossing in een afzonderlijke ruimte binnen de machinekamer kan als gelijkwaardig worden aangemerkt en dit is in de praktijk ook al goedgekeurd.

Het eerder als knelpunt aangemerkte 15.12 lid 9 (brandblusinstallatie in machinekamers) is bij nadere bespreking door aanwezigen geen 'echt' knelpunt. Nut en noodzaak en uitvoerbaarheid worden onderschreven. De alternatieve brandblusinstallaties zoals deze door de CCR erkend worden kunnen in een bestaande machinekamer ingebouwd worden. De eis dat de luchtinlaten bij brandblusinstallaties die met gas werken, buiten de machinekamer moeten, wordt als knelpunt aangemerkt, hoewel erkend wordt dat met een nevelinstallatie dit niet nodig is; dit is volgens hen een kwestie van kosten.

2.3 Oplossingsrichtingen

Bij de oplossingsrichtingen wordt onderscheid gemaakt tussen generieke oplossingsrichtingen voor het omgaan met de hardheidsclausule en de specifieke omgang met 'hoofdstuk 15 ROSR knelpunten'.

Generieke oplossingsrichting

De vertegenwoordigers van de branche onderschrijven de algemene gedachtenlijn dat voor *hoog risico – hoge kosten voorschriften* gestreefd moet worden een situatie waarin de beoogde veiligheidsdoelen maximaal worden bereikt. Dat betekent dat een individueel beroep op de hardheidsclausule slechts mogelijk is indien een gelijkwaardige oplossing daadwerkelijk een vergelijkbaar veiligheidsniveau oplevert. Als dat niet het geval is of niet aangetoond kan worden is geen beroep op de hardheidsclausule mogelijk en zal 'aan de letter' van de bepaling voldaan moeten worden.

Dit betreft de volgende bepalingen:

Artikel	Omschrijving	Overgangstermijn	Toelichting knelpunt	Oplossingsrichting
15.02 lid 2	Aantal en plaats schotten	2045	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.06 lid 5	Eisen aan verbindingsgangen	2045	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.06 lid 8	Eisen aan verzamelruimten	2045	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.10 lid 4 en 6	Noodstroominstallatie	2015	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.11 lid 1	Technische geschiktheid op het gebied van brandbescherming van materialen en onderdelen	2015	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.11 lid 2	Uitvoering van scheidingsvlakken	2045	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek
15.12 lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	2010	Hoog risico – Hoge kosten. Nut & noodzaak onderschreven	Generiek

Tabel 1. Knelpuntbepalingen ROSR met generieke oplossingsrichting

Specifieke oplossingsrichtingen

Voor de volgende bepalingen uit het ROSR zijn specifieke oplossingsrichtingen met de vertegenwoordigers van de branche besproken:

Artikel	Omschrijving	Overgangstermijn	Toelichting knelpunt	Oplossingsrichting
15.06 lid 6 onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers en keukens	Machinekamers: 2007 Keukens: 2015	Hoog risico – Hoge kosten. Knelpunt betreft met name uitvoerbaarheid 'niet door keukens'	Individueel beroep op hardheidsclausule door indiening van uitgewerkt noodscenario met alternatief gelijkwaardig vluchtscenario
15.07 lid 1 en 2	Eisen aan voortstuwingssysteem (2 ^e onafhankelijk voortstuwingssysteem + in aparte machinekamer)	2015	Hoog risico – Hoge kosten Betwist wordt vooral nut/noodzaak in relatie tot de daadwerkelijke reactie op ernstige incidenten aan boord	**Individueel beroep op hardheidsclausule door indiening van uitgewerkt noodscenario 'uitvallen voortstuwing' met alternatief gelijkwaardig responsscenario (alarmering; beheersing koers schip en veilig van boord gaan passagiers)
15.08 lid 3 onder a	Eisen aan alarminstallatie	Voor dagtocht schepen; 2010	Hoog risico – Hoge kosten Betwist wordt vooral nut/noodzaak van lid 2 b.b. (gangen/liften/trappen) en c.c. (salons/eetzaal e.d.) Beide: m.n. dagpassagiersvaart	Individueel beroep op hardheidsclausule onder indiening van uitgewerkt noodscenario met alternatief gelijkwaardig alarmeringsscenario (noodorganisatie)
Artikel 15.11 lid 9	Wanden van dek tot dek overeenkomstig uitvoering scheidingsvlakken.	Specifiek voor hotelschepen zonder sprinklerinstallatie: 2010	Hoog risico – Hoge kosten Betwist wordt het niet toelaten van alternatieve vormen van brandveilige/brandwerende compartimentering	Individueel beroep op hardheidsclausule onder indiening van aangetoonde gelijkwaardige brandveilige/brandwerende compartimentering

Tabel 2. Knelpuntbepalingen ROSR met specifieke oplossingsrichtingen

** Bij de vertegenwoordigers van de branche is getoetst hoe men aankijkt tegen de volgende oplossingsrichting voor artikel 15.07 lid 1 en 2 voor bestaande schepen > 6,5 km/u: in internationaal verband zou voorgesteld kunnen worden om de termijn voor deze specifieke groep te verschuiven naar 2045, onder voorwaarde van een door de branche te ontwikkelen beheersingsscenario in geval van 'uitvallen voortstuwing'. Hierin zou moeten worden uitgewerkt hoe de exploitant reageert in die gevallen. Dit kan dan de basis zijn voor een 'generieke' uitzondering c.q. honorering van beroepen op de hardheidsclausule.

2.4 Conclusies

Hieronder volgen per onderzoeksvraag de conclusies.

Vraag 1: Welke overgangsbepalingen geven op korte en middellange termijn problemen?

Dit onderzoek richt zich op de knelpunten die de branche *zelf* als zodanig heeft aangemerkt.

- Knelpunten bestaan met name bij de voorschriften die gelden voor 2007, 2010, 2015. De redenen hiervoor zijn gelegen in de kosten die met de uitvoering gemoeid zijn en de impact voor de (individuele) ondernemers.
- Het belangrijkste knelpunt is het tweede voortstuwingsysteem met alle additionele eisen. Hiervan worden technische eisen in de bepaling (en de ingrijpendheid van deze eisen) in relatie tot het nut voor de veiligheid door de branche sterk betwijfeld. De mogelijkheid voor alternatieven wordt hier gemist. NB deze eis geldt niet voor schepen met een lengte van minder dan 25 m.
- Eisen die te maken hebben met brandveiligheid en veilige ontvluchting worden wat betreft nut en noodzaak door de vertegenwoordigers van de branche onderschreven (verbindingsgangen; eisen verzamelruimten; brandbescherming materialen en onderdelen; uitvoering scheidingsvlakken). Tevens onderschrijft men dat het hier gaat om 'hoog risico en hoge kosten'.

Vraag 2: Welke alternatieven zouden voor deze overgangsbepalingen acceptabel kunnen zijn, dan wel tot welk niveau zouden schepen aan eisen moeten/kunnen voldoen?

Er zijn slechts voor twee bepalingen reële alternatieven beschikbaar gebleken en daarmee worden deze bepalingen ook niet meer als knelpunt aangemerkt. Het gaat om de volgende twee bepalingen:

- Artikel 15.10 lid 4 en 6 (noodstroominstallatie buiten machinekamer): een goed uitgevoerde brandwerende oplossing in een afzonderlijke ruimte binnen de machinekamer kan als gelijkwaardig worden aangemerkt en dit is in de praktijk ook al goedgekeurd.
- Artikel 15.12 lid 9 (brandblusinstallatie in machinekamers): de alternatieve brandblusinstallaties zoals deze door de CCR erkend worden kunnen in een bestaande machinekamer ingebouwd worden.

Voor de overige bepalingen zijn vooralsnog geen gelijkwaardige alternatieven gevonden.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat scheepseigenaren/exploitanten ervoor kunnen kiezen af te zien van het Rijncertificaat en onder communautair certificaat het bedrijf voort te zetten op wateren niet zijnde de (internationale) Rijn. Hiermee hoeven zij immers niet aan de specifieke bepalingen uit het ROSR te voldoen.

2.5 Aanbevelingen

De onderzoekers komen tot de volgende aanbevelingen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit is tevens het antwoord op de laatste onderzoeksvraag.

Vraag 3: Welk besluit moet bij het verstrijken van de laatste overgangsbepalingen genomen worden?

Aanbeveling: hanteer de volgende beleidslijn voor de hardheidsclausule:

- In die gevallen waarin een goedkoper gelijkwaardig alternatief beschikbaar is om aan het beoogde veiligheidsniveau van de bepaling te voldoen, kan aanspraak worden gemaakt op de hardheidsclausule, in die zin dat er een uitzondering wordt gemaakt: de oorspronkelijke eis van de bepaling komt te vervallen. Hierbij geldt de voorwaarde dat het gelijkwaardig alternatief ook wordt toegepast.
- Indien een 'gelijkwaardig alternatief' door de binnenvaartondernemer wordt aangedragen, zal het veiligheidsniveau dat daarmee wordt bereikt gelijk moeten zijn aan het veiligheidsniveau dat met de betreffende bepaling wordt beoogd. Er worden geen concessies aan de veiligheid gedaan. Te overwegen is om de gelijkwaardige oplossingen in CCR-verband overeen te komen.
- In tabel 1 en 2 zijn per knelpuntbepaling voorstellen gedaan voor oplossingsrichtingen in relatie tot de hardheidsclausule.

Bijlage 1

Overzicht knelpuntbepalingen ROSR passagiersvaart

Artikel		Overgangstermijn	Type knelpunt
15.02 lid 2	Aantal en plaats schotten	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Technische uitvoerbaarheid en kosten
15.06 lid 5	Eisen aan verbindingsgangen	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Niet benoemd
15.06 lid 6 onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers en keukens	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2007	Technische uitvoerbaarheid en kosten
15.06 lid 8	Eisen aan verzamelruimten	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Niet benoemd
15.07 lid 1 en 2	Eisen aan voortstuwingsstelsel (2 ^o onafhankelijk voortstuwingsstelsel + in aparte machinekamer)	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Technische uitvoerbaarheid en kosten
15.08 lid 3 onder a	Eisen aan alarminstallatie (alarminstallatie waarmee passagiers, bemanningsleden en leden van het boordpersoneel de leiding van het schip en de bemanning kunnen alarmeren).	Voor dagtocht schepen N.V.O., uiterlijk verlenging CvO na 1/1/2010	Technische uitvoerbaarheid en kosten
15.10 lid 4 en 6	Noodstroominstallatie	Voor dagtocht schepen met L _{WL} van 25 m of minder N.V.O., uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2015	Technische uitvoerbaarheid en kosten
15.11 lid 1	Technische geschiktheid op het gebied van brandbescherming van materialen en onderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2015	Niet benoemd
15.11 lid 2	Uitvoering van scheidingsvlakken (tussen verschillende ruimten)	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Niet benoemd
15.11 lid 9	Wanden van dek tot dek overeenkomstig uitvoering scheidingsvlakken conform art. 15.11 lid 2	Specifiek voor hotelschepen zonder sprinklerinstallatie: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1/1/2010	Verwezen wordt naar art. 15.11 lid 2. Deze gaat over de uitvoering van scheidingsvlakken en kent de termijn van N.V.O. uiterlijk per 1/1/2045.
15.12 lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045	Technische uitvoerbaarheid en kosten

Artikel	Overgangstermijn	Type knelpunt
Brandblusinstallatie in machinekamers van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal	N.V.O. uiterlijk bij verlenging CvO na 1/1/2045. Overgangstermijn geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 31/12/1995 en waarvan de romp bestaat uit hout, aluminium of kunststof en waarvan de machine kamers niet zijn gebouwd van een materiaal als bedoeld in art. 3.04, lid 3 en lid 4.	Technische uitvoerbaarheid en kosten