

MariX

Xplore | Xchange | Xperience

in de haven

DE INSPECTIE VAN SCHEPEN

Het lesmateriaal is ontwikkeld in het kader van het door Interreg gesteunde project MariX.



INSTRUCTIES/TIPS:

Beantwoord de vragen aan de hand van de tekst over de geschiedenis van classificatiebureaus!

1. Wat was in het begin van de zeehandel doorslaggevend voor de beoordeling van de kwaliteit van een schip?

2. Waarom kleefden er aan deze manier van beoordelen problemen en welke oplossing vond men?

3. Welke gegevens werden aanvankelijk in de registers opgenomen en wat betekende dat in de praktijk?

4. Welk idee heeft de Germanischer Lloyd nog aan dit systeem toegevoegd?

WERKBLAD 02**NAAM:****DATUM:****INSTRUCTIES/TIPS:**

Beantwoord de vragen aan de hand van de tekst over de classificatiebureaus!

1. Wat zijn tegenwoordig de taken van een classificatiebureau?

2. Wat is er in de bouwvoorschriften opgenomen en welke delen van een schip worden regelmatig door een classificatiebureau geïnspecteerd?

3. Op welke momenten gedurende de levensloop van een schip wordt er een classificatiebureau ingezet?

4. Welke overheidstaken worden deels ook door classificatiebureaus uitgevoerd?

TEKST 01**THEMA:** De geschiedenis van het classificatiebureauBron: <https://de.wikipedia.org/wiki/Klassifikationsgesellschaft>

Aan het begin van de zeehandel waren de reputatie van de scheepsbouwer en de kapitein en de persoonlijke bezichtiging van het schip door de kooplieden doorslaggevend voor de beoordeling van de kwaliteit van een schip. Voor de kooplieden was het moeilijk om de kwaliteit van een schip juist in te schatten; zij waren immers geen scheepsbouwers.

Er bestonden bovendien geen uniforme eisen waaraan schepen moesten voldoen. Scheepseigenaren, verzekeraars en reders waren dan ook groot voorstander van de oprichting van classificatiebureaus (of klassenbureaus) die de schepen moesten classificeren en beoordelen. Zo is het gekomen dat de gegevens van schepen door objectieve taxateurs werden vastgelegd in registers, die de basis voor vergelijking van schepen vormden. In het register werd informatie over de uitrusting, het laadvolume en de eigenaar opgenomen. Ook schades en gebreken werden geregistreerd met als resultaat dat, afhankelijk van de omvang daarvan, de verzekeringspremies stegen, vooropgesteld dat men bij grotere schades nog een verzekeraar kon vinden die het risico wilde accepteren.

Het eerste classificatiebureau werd opgericht in 1760: het Britse bureau Lloyd's Register of Shipping. In die tijd had je in de City of Londen een 'Coffee House' van Welshman Edward Lloyd. Dit 'Coffee House' was de plek waar reders, brokers en kooplieden bij elkaar kwamen om informatie te krijgen over de handel, de scheepvaart en de bemanning.

Lloyds Coffee House (William Holland) Bron: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lloyds-coffee-house-london-by-william-holland.jpg>



Daar werd het zaadje geplant voor het nu oudste classificatiebureau. Stuk voor stuk sloten enkele reders en werfeigenaren zich bij elkaar aan in een vereniging, met als doel de onderlinge afstemming en de uitwisseling van informatie tussen beide partijen - 'makers' en 'kopers'- te verbeteren. Bovendien was het voor reders van groot belang dat er een instantie was die vaktechnisch in staat was om schepen te taxeren, zodat op basis daarvan een verzekering voor de schepen

kon worden afgesloten.

Het succesvolle idee kreeg navolging en al snel werden er vele classificatiebureaus opgericht, zoals in 1828 het Bureau Veritas in Amsterdam en in 1867 de Germanischer Lloyd. De basis voor de taxatie van schepen waren bij de Germanischer Lloyd de zogenoemde bouwvoorschriften voor houten schepen, die waren opgesteld door een van de medeoprichters. Daarin werd de grootte van het schip in verhouding tot de afmetingen van de belangrijkste componenten vastgelegd. Dit idee bewees al snel zijn nut en werd vervolgens overgenomen door Lloyd's Register. In 1877 werden de eerste bouwvoorschriften voor ijzeren schepen vastgelegd.

Classificatiebureaus zijn private ondernemingen die zich binnen de scheepvaartindustrie als technisch deskundigen bezighouden met de veiligheid van schepen. De taken van het classificatiebureau zijn tweeledig:

1. Classificatie in opdracht van de reder
2. Werkzaamheden in opdracht van vlaggenstaten.

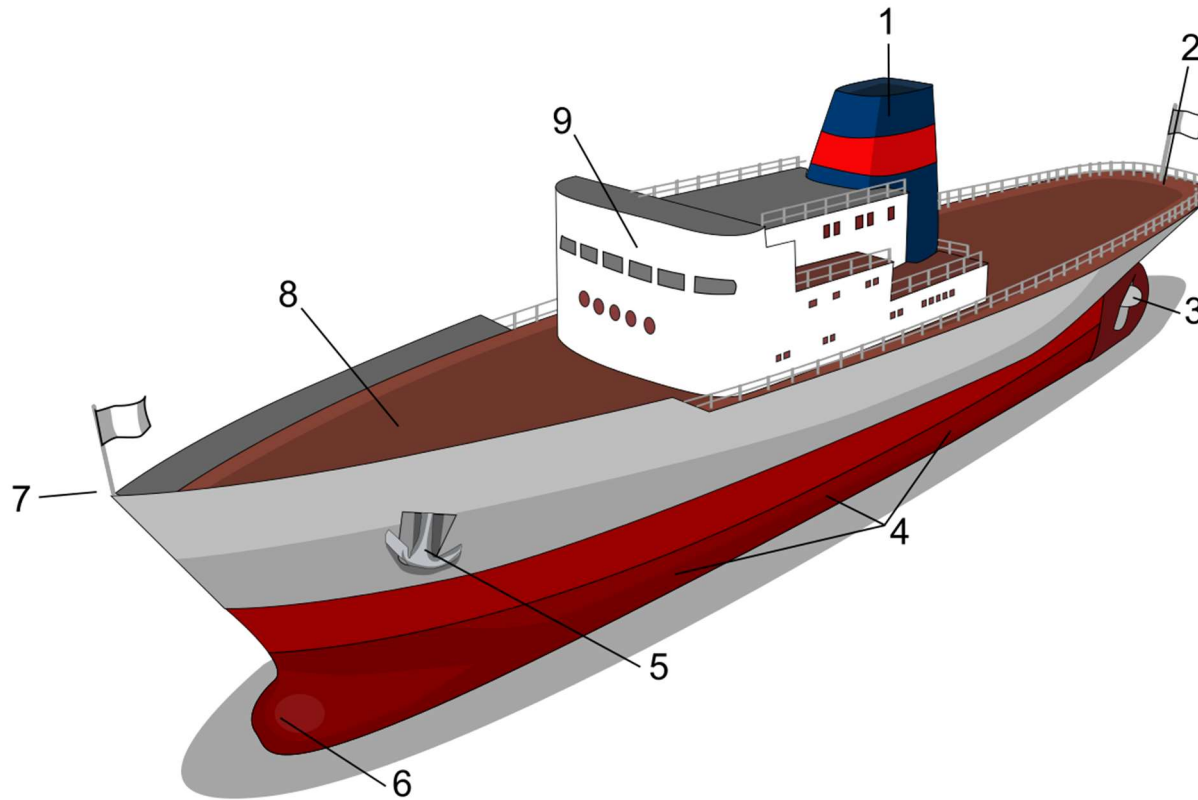
Voor deze werkzaamheden stellen classificatiebureaus technische richtlijnen op voor het ontwerp en de constructie van schepen en vaardigen deze uit als bouwvoorschriften. In bouwvoorschriften zijn bijvoorbeeld sterkteberekeningen met betrekking tot de vorm en afmetingen van scheepsbouwconstructies opgenomen.

Classificatiebureaus controleren en documenteren de naleving van de richtlijnen bij de bouw van een nieuw schip en delen het schip op grond hiervan in een zogenoemde klasse in. De klasse is een beoordeling van de zeewaardigheid en vormt de basis voor de verzekering van zowel schip als lading en voor de handel in schepen.

De inspecteurs van het classificatiebureau controleren tijdens de levensloop van het schip periodiek de staat van onderhoud van het schip. Tijdens dergelijke inspecties wordt de romp van het schip gecontroleerd evenals alle onderdelen die van belang zijn voor de inzet van het schip, zoals de aandrijving en andere technische installaties. Periodiek wordt ook een grote controle uitgevoerd waarbij de klasse van het schip wordt herzien. Hiervoor wordt het schip gedokt. De buitenhuid van het hele schip onder de waterlijn, het roer, de schroef, de boegschroef, de buitenboordkranen en de zuigers worden nauwkeurig geïnspecteerd. Op grond van de staat van onderhoud wordt bepaald of het schip in dezelfde klasse blijft, in een lagere klasse wordt ingedeeld of wordt uitgeschreven. Een classificatiebureau zou simpelweg als een soort 'APK-station' voor schepen kunnen worden omschreven, maar doet veel meer dan dat. Inmiddels behoren ook uitgebreide technische ondersteuning en eigen onderzoek tot het takenpakket. Classificatiebureaus certificeren niet alleen schepen, maar ook offshoreconstructies en windturbines. Dit is dus vergelijkbaar met het werk van Bouw- en Woningtoezicht. Om hun kennis en ervaring in een wereld van voortdurende technische ontwikkelingen altijd op het hoogste niveau en actueel te houden, hebben classificatiebureaus onderzoeksafdelingen.

In veel landen behartigen classificatiebureaus of klassenbureaus ook de vlaggenstaten met betrekking tot de veiligheid van de schepen. De klassenbureaus controleren in dit kader of de internationale technische veiligheidsvoorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden nageleefd (zogenoemde statutaire regelgeving). Zij geven veiligheidscertificaten voor de desbetreffende schepen af. Welke taken aan de klassenbureaus worden gedelegeerd, varieert per land.

In principe is een rederij niet verplicht zijn schip te laten classificeren, maar met een schip dat niet is gecertificeerd, kunnen ze niet veel kanten op. Er zijn namelijk maar weinig landen die een niet-geclassificeerd schip in hun territoriale wateren toelaten. In de Europese territoriale wateren en havens worden schepen zonder classificeringscertificaat niet toegelaten.



Quelle: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3635152>