

STAATSBLAD VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

91 **BESLUIT** van 23 februari 1968, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 1967, no. 45.135/J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

Gelet op de artikelen 3, 4bis, 5, 9, 17, 66 en 73 van de Schepenwet¹⁾;

Gezien de bepalingen van het vanwege Ons op 4 juli 1966 te Londen ondertekende Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 24 januari 1968, no. 54);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 februari 1968, no. 45.917/J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Schepenbesluit 1965 (*Stb.* 367) wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1, eerste lid, vervalt de omschrijving van „landverhuizers” en wordt de omschrijving van „minimum vrijboord” vervangen door de volgende:

vrijboord: de in het midscheepse vlak vertikaal gemeten afstand van de bovenkant van de deklijn, als aangegeven in artikel 3 van bijlage I van dit besluit, tot de bovenkant van de van toepassing zijnde lijn van het uitwateringsmerk, als aangegeven in artikel 5 van genoemde bijlage;

B

In artikel 3, eerste lid, worden de woorden „in dit besluit” vervangen door de woorden: bij of krachtens dit besluit.

C

Artikel 7 vervalt.

D

In artikel 20, tweede lid, worden de woorden „het bewijs van inschrijving in het register van de zeevissersvaartuigen” vervangen door de woorden: het bewijs van inschrijving in het centraal visserij-register.

E

Artikel 21 wordt gelezen:

Certificaat van uitwatering

1. Een „certificaat van uitwatering” wordt afgegeven nadat bij een onderzoek is gebleken dat aan de eisen gesteld in bijlage I van dit besluit, voorzover deze van toepassing zijn, is voldaan.

2. De eerste aanvraag tot het verkrijgen van een „certificaat van uitwatering” moet zijn vergezeld van de nodige tekeningen en gegevens met betrekking tot de sterkte en stabiliteit van het schip.

¹⁾ *Stb.* 1909, 219, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 17 januari 1968 (*Stb.* 21).

Indien de berekening van het vrijboord door een der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaus is gemaakt, moet deze berekening eveneens bij de aanvraag worden overgelegd.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven „certificaat van uitwatering” zal gelden, met dien verstande dat dit niet langer mag zijn dan vijf jaar.

Het „certificaat van uitwatering” moet bovendien jaarlijks door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan de rugzijde van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat geen veranderingen in de romp of in de bovenbouw zijn aangebracht die van invloed zijn op de berekening tot vaststelling van de plaats van het uitwateringsmerk en dat de onderdelen en middelen voor de bescherming van openingen, de verschansing en het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat zijn gehouden. De hiertoe noodzakelijke inspectie dient te worden gehouden jaarlijks tijdens de drie maanden die voorafgaan aan of volgen op de verjaardatum van het certificaat.

F

In artikel 26, tweede lid, wordt de aanduiding „hoofdstuk V van bijlage I” vervangen door: hoofdstuk IV van bijlage I.

G

In artikel 41, tweede lid, wordt de tweede volzin gelezen:

Tunneldeuren moeten bovendien ter plaatse van de deur, aan beide zijden van het schot, door middel van een handwiel of van een ronddraaiende kruk of een andere goedgekeurde inrichting die dezelfde veiligheid biedt, kunnen worden bewogen.

H

In artikel 42 wordt het opschrift gelezen:

Patrijspoorten, ramen en lichtranden.

In het derde lid worden de woorden „patrijspoorten en lichtranden” vervangen door de woorden: patrijspoorten, ramen en lichtranden.

I

In artikel 43, vierde lid, wordt de aanduiding „artikel 24 van bijlage I” vervangen door: artikel 20 van bijlage I.

J

In artikel 47 wordt de aanduiding „artikel 29 van bijlage I” vervangen door: artikel 24 van bijlage I.

K

Artikel 48 wordt gelezen:

Afsluiting buitenboordsopeningen

1. Buitenboordsin- en -uitlaatopeningen van pijpleidingen, behorende tot de werktuiglijke inrichting, moeten voldoen aan het bepaalde in het tweede en vijfde lid van artikel 22 van bijlage I van dit besluit.

2. Buitenboordsuitlaten, andere dan die bedoeld in het eerste lid van dit artikel, moeten voldoen aan het bepaalde in het eerste, derde en vijfde lid van artikel 22 van bijlage I van dit besluit en, voor zover het een passagiersschip betreft, bovendien aan het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid van artikel 16 van bijlage II van dit besluit.

L

Artikel 66, eerste lid, wordt gelezen:

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt voor alle schepen, met uitzondering van vissersvaartuigen, uitsluitend gebezigd voor de visvangst alsmede van dokken en andere soortgelijke drijvende voorwerpen, het vrijboord vast voor rei-

zen in de gebieden als omschreven in hoofdstuk V van bijlage I van dit besluit, zomede de vermindering voor zoetwater voor elk vrijboord.

In het tweede lid worden de woorden „minimum vrijboord” vervangen door het woord: vrijboord.

Het derde lid vervalt.

Het vierde lid wordt derde lid. Dit wordt gelezen: Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een vrijboord toekennen dat groter is dan dat vastgesteld in overeenstemming met het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

Het vijfde lid wordt vierde lid. In dit lid worden de woorden „minimum vrijboord” vervangen door het woord: vrijboord.

Het zesde en zevende lid worden respectievelijk vijfde en zesde lid.

Het achtste lid wordt zevende lid. In dit lid worden de woorden „minimum vrijboord” vervangen door het woord: vrijboord.

Het negende lid wordt achtste lid.

M

In artikel 67, tweede lid, worden de woorden „de standaardhoogte van een brughuis” vervangen door de woorden: de standaardhoogte van de bovenbouw, geen verhoogd halfdek zijnde.

Voorts wordt de aanduiding „artikel 38” vervangen door: artikel 33.

N

In artikel 69, derde lid, wordt de aanduiding „van minder dan 50 ton” vervangen door: met een lengte over alles van niet meer dan 22,50 meter.

O

Het opschrift van artikel 70 wordt gelezen:

Reddingboten en reddingvloten aan boord van sleepboten.

P

In artikel 77, eerste lid, vervalt de aanduiding „van 10 graden”.

Q

In artikel 78, vijfde lid, onder *c*, en in het negende lid vervalt de aanduiding „van 10 graden”.

R

In artikel 80, vierde lid, onder *a* (iii), alsmede onder *b*, vervalt de aanduiding „van 10 graden”.

S

Artikel 91 vervalt.

T

Na artikel 92 wordt artikel 92a ingevoegd, luidende als volgt:

Hefwerktuigen

Hefwerktuigen die niet reeds krachtens de Stuwadoorswet aan toezicht zijn onderworpen en die worden gebezigd voor bergings- of constructiewerkzaamheden en dergelijke, moeten zijn voorzien van een geldig certificaat, afgegeven door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige.

U

In artikel 93 worden zowel in het opschrift als in de tekst van het artikel de woorden „Genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen” vervangen door de woorden: Genees- en verbandmiddelen.

V

In artikel 94, eerste lid, worden in de tweede volzin de woorden „van een voldoende groot bestek” vervangen door de woorden: van een voldoende grote schaal.

W

Aan artikel 112, vijfde lid, wordt de volgende volzin toegevoegd:

Indien het vermogen meer dan 160 pk doch niet meer dan 400 pk bedraagt, moeten voor toepassing van kolom E tevens zodanige voorzieningen zijn getroffen als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor een onbemande machinekamer noodzakelijk worden geacht.

In het achtste lid, eerste volzin, wordt de zinsnede „met een vermogen van meer dan 225 pk” vervangen door de zinsnede: met een vermogen van meer dan 400 pk.

X

Aan artikel 113, derde lid, wordt aan het slot de volgende volzin toegevoegd:

Indien het vermogen meer dan 160 pk doch niet meer dan 400 pk bedraagt, moeten voor toepassing van kolom E tevens zodanige voorzieningen zijn getroffen als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor een onbemande machinekamer noodzakelijk worden geacht.

In het vijfde lid wordt de zinsnede „met een vermogen van niet meer dan 125 pk” vervangen door de zinsnede: met een vermogen van niet meer dan 160 pk.

Y

In artikel 114 wordt in de beide kolommen betreffende het vermogen in pk van motorschepen het getal 225 vervangen door het getal 400.

Z

Artikel 126 vervalt.

AA

In artikel 134, tweede lid, wordt de aanduiding „Hoofdstuk VII van bijlage I” vervangen door: Hoofdstuk V van bijlage I.

BB

Artikel 135 wordt gelezen:

Sterkte- en Stabiliteitsgegevens

1. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden voorkomen.

2. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens betreffende de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand aan boord zijn.

3. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, als bedoeld in het zevende lid van artikel 8 van bijlage II van dit besluit, aan boord zijn.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor schepen van een bepaald type of van een bepaalde grootte ontheffing verlenen van de in het eerste of tweede lid genoemde eisen.

CC

In artikel 145 wordt zowel in het opschrift als in de tekst van het artikel het woord „merkels” vervangen door het woord: luikschilden.

DD

Artikel 151 vervalt.

EE

Artikel 152 vervalt.

FF

Artikel 153 vervalt.

GG

In artikel 154, vierde lid, wordt de aanduiding „hoofdstuk V van bijlage I” vervangen door: hoofdstuk IV van bijlage I.

HH

Aan artikel 163, tweede lid, wordt aan het slot de volgende volzin toegevoegd:

Onder een tankschip wordt in dit lid niet verstaan een schip als bedoeld in het tweede lid van artikel 53 van dit besluit.

Artikel II

De bijlagen bij het Schepenbesluit 1965 (*Stb.* 367) worden gewijzigd als volgt:

A

De tekst van bijlage I vervalt in zijn geheel en wordt vervangen door de hierna volgende tekst:

BIJLAGE I

VASTSTELLING VAN DE UITWATERING

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Toepassing

1. Voor werktuiglijk voortbewogen schepen en voor lichters, sleepschepen en andere schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt het vrijboord vastgesteld ingevolge het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 40 van deze bijlage.

2. Voor schepen die deklasten hout vervoeren kan naast het vrijboord, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 40 van deze bijlage een houtvaartvrijboord worden vastgesteld ingevolge het bepaalde in de artikelen 41 tot en met 62 van deze bijlage.

3. Voor zeilschepen al dan niet voorzien van een werktuiglijke voortstuwings- en sleepboten wordt het vrijboord vastgesteld ingevolge het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 40 van deze bijlage.

Door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor deze schepen een toeslag worden gegeven op het aldus bepaalde vrijboord.

4. Voor houten schepen, voor composiet schepen, voor schepen vervaardigd van andere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde materialen, of voor schepen waarvan de constructieve eigenschappen zodanig zijn dat toepassing van het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 40 van deze bijlage onredelijk of onuitvoerbaar zou zijn, wordt het vrijboord door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

Artikel 2

Omschrijvingen

1. Lengte

De lengte (L) is 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, indien deze laatste lengte groter is.

Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte gemeten wordt, evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen.

2. Loodlijnen

De voorloodlijn (VLL) en de achterloodlijn (ALL) zijn de loodlijnen op het voorste en het achterste punt van de lengte (L).

De voorloodlijn moet getrokken worden door het snijpunt van de lastlijn waarop de lengte is gemeten en de voorzijde van de voorsteven.

3. Midscheeps

Midscheeps is gelegen op het midden van de lengte (L).

4. Breedte

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is de breedte (B) de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de huid bij een schip met een huid van ander materiaal.

5. Holte naar de mal

a. De holte naar de mal is de verticale afstand gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten en composiet schepen wordt de afstand gemeten vanaf de binnenkant van de sponning in de kiel.

Indien de vorm in het onderste gedeelte van de grootspant hol verloopt of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de afstand gemeten vanaf het punt, waar de lijn, die van het vlakke deel van het scheepsvlak naar het schip wordt doorgetrokken, de zijkant van de kiel snijdt.

b. Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd moet de holte naar de mal gemeten worden tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenkant der balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant der spanten.

c. Indien het vrijboorddek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte naar de mal moet worden bepaald, wordt de holte naar de mal gemeten tot een lijn die vanaf het lage gedeelte van het dek evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt doorgetrokken.

6. Holte (D) voor de berekening van het vrijboord

a. De holte (D) die bij het berekenen van het vrijboord wordt gebruikt, is de holte naar de mal midscheeps vermeerderd met de dikte van de stringerplaat, indien aanwezig, en bovendien met $\frac{T(L-S)}{L}$ waarin:

T de naar het oppervlak gemiddelde dikte is van een aanwezige bedekking van het blootgestelde dek, vrij van de openingen in het dek, en

S de totale lengte van de bovenbouwen zoals deze is aangegeven in het tiende lid onder d van dit artikel.

b. Indien de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat met een straal groter dan 4 procent van de breedte (B) is uitgevoerd of indien het bovendeel van het scheepsboord een ongewone vorm heeft, neemt men voor D de holte van een denkbeeldig grootspant met vertikaal bovendeel van het boord en met dezelfde dekrondte als het werkelijke grootspant, waarbij het oppervlak van het bovenste gedeelte der dwarsdoorsnede gelijk is aan dat van het bovengedeelte van het werkelijke grootspant.

7. Volheidscoëfficiënt

De volheidscoëfficiënt (C_b) wordt uitgedrukt door

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d_1}, \text{ waarin:}$$

V het volume naar de mal voorstelt (schroefasuitbouwsels niet meegerekend) bij een schip met een metalen huid, en de waterverplaatsing op buitenkant huid bij een schip met een huid van ander materiaal, beide bij een diepgang d_1 naar de mal;

d_1 is 85 procent van de kleinste holte naar de mal.

8. Vrijboord

Het toegekende vrijboord is de in het midscheepse vlak vertikaal gemeten afstand van de bovenkant van de deklijn, als aangegeven in artikel 3 van deze bijlage, tot de bovenkant van de van toepassing zijnde lijn van het uitwateringsmerk, als aangegeven in artikel 5 van deze bijlage.

9. *Vrijboorddek*

Het vrijboorddek is in het algemeen het bovenste doorlopende dek dat is blootgesteld aan weer en wind en dat is voorzien van permanente middelen tot sluiting van alle openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten en waar beneden alle openingen in de zijden van het schip zijn voorzien van permanente middelen tot waterdichte afsluiting. Indien het vrijboorddek verspringt, wordt het laagste gedeelte van het blootgestelde dek en de voortzetting van dat gedeelte evenwijdig aan het verhoogde gedeelte, als vrijboorddek beschouwd.

Behoudens goedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan op verzoek van de eigenaar een lager gelegen dek als vrijboorddek worden aangemerkt, mits dit dek vast aangebracht is, in langsscheepse richting ten minste doorlopend is tussen de voortstuwingsruimte en de piekschotten, en in dwarsscheepse richting een doorlopend dek is.

Indien dit lager gelegen dek verspringt, wordt het laagste gedeelte van het dek en de voortzetting van dat gedeelte evenwijdig aan het verhoogde gedeelte, als vrijboorddek beschouwd.

Indien een lager gelegen dek als vrijboorddek wordt aangenomen, wordt dat gedeelte van de romp dat zich boven het vrijboorddek uitstrekt, beschouwd als een bovenbouw voor zover het betreft de toepassing van de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen voor het verkrijgen van een „certificaat van uitwatering” en de berekening van het vrijboord. Het vrijboord wordt ten opzichte van dit dek berekend.

10. *Bovenbouw*

a. Een bovenbouw is een overdekte constructie op het vrijboorddek die zich van boord tot boord uitstrekt of waarvan de afstand van de zijbeplating tot elk boord niet groter is dan 4 percent van de breedte (B).

Een verhoogd halfdek wordt beschouwd als een bovenbouw.

b. Een bovenbouw wordt slechts als gesloten beschouwd, indien:

- (i) de eindschotten voldoende sterk zijn;
- (ii) de toegangsopeningen in de eindschotten zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van deze bijlage;
- (iii) alle openingen in het scheepsboord of in de zijbeplating van de bovenbouw, alsmede alle overige openingen in de eindschotten van de bovenbouw zijn voorzien van doeltreffende middelen waarmede deze openingen dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten;
- (iv) afzonderlijke toegangen voor de bemanning naar de binnen een brughuis of een kampanje gelegen voortstuwingsruimten en andere werkrumten, te allen tijde kunnen worden gebruikt, wanneer de openingen in de schotten zijn gesloten.

c. De hoogte van een bovenbouw is de kleinste verticale hoogte, gemeten in de zijde, van de bovenkant van de balken van het bovenbouwdek tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek.

d. De lengte van een bovenbouw (S) is de gemiddelde lengte van het deel van de bovenbouw dat binnen de loodlijnen ligt.

11. *Gladdekschip*

Een gladdekschip is een schip zonder enige bovenbouw op het vrijboorddek.

12. *Dicht tegen weer en wind*

Dicht tegen weer en wind betekent dat onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen geen water in het schip kan binnendringen.

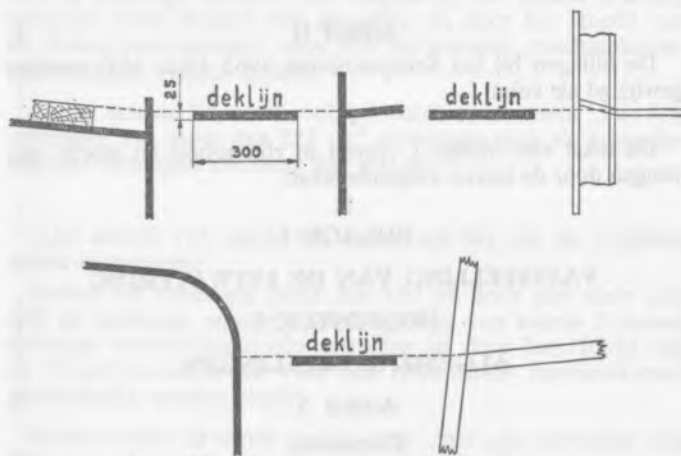
Artikel 3

Deklijn

De deklin is een horizontale lijn met een lengte van 300 millimeter en een dikte van 25 millimeter.

Zij wordt midscheeps aan elke zijde van het schip aangebracht en haar bovenkant valt in het algemeen samen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van het vrijboorddek met de buitenzijde van de huid (zie afbeelding 1).

De deklin mag worden aangebracht met verwijzing naar een ander vast punt op het schip onder voorwaarde dat het vrijboord een overeenkomstige wijziging ondergaat. De plaats van dit punt en de aanduiding van het vrijboorddek moeten op het „certificaat van uitwatering” zijn vermeld.



Afbeelding 1

Artikel 4

Uitwateringsmerk

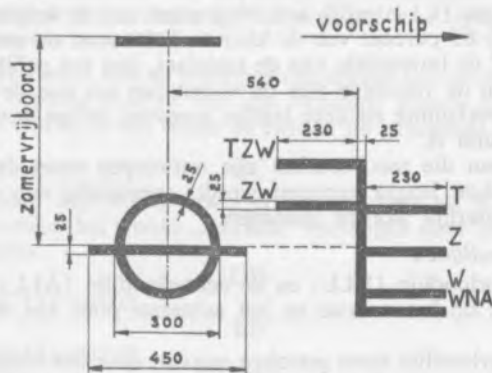
Het uitwateringsmerk moet bestaan uit een ring met een buitenmiddellijn van 300 millimeter en een dikte van 25 millimeter, gesneden door een horizontale lijn met een lengte van 450 millimeter en een dikte van 25 millimeter, waarvan de bovenkant door het middelpunt van de ring gaat.

Het middelpunt van de ring moet midscheeps onder de deklin worden geplaatst op een afstand gelijk aan het toegekende zomervrijboord, vertikaal gemeten vanaf de bovenkant van de deklin (zie afbeelding 2).

Artikel 5

Lijnen die in samenhang met het uitwateringsmerk dienen te worden gebruikt

1. De lijnen die de grootste toegelaten diepgang onder verschillende omstandigheden en voor verschillende vaargebieden en jaargetijden aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met een lengte van 230 millimeter en een dikte van 25 millimeter. Zij sluiten aan bij en staan loodrecht op een 25 mm dikke verticale lijn, die 540 millimeter vóór het middelpunt van de ring is geplaatst. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, worden zij aan de voorzijde van deze verticale lijn aangebracht (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2

2. De volgende lijnen kunnen voorkomen:

a. *Uitwateringslijn voor de Zomer*

De uitwatering voor de zomer (Zomeruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van de lijn, die door het middelpunt van de ring gaat en tevens door een op gelijke hoogte gelegen lijn, gemerkt Z;

b. *Uitwateringslijn voor de Winter*

De uitwatering voor de winter (Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt W;

c. *Uitwateringslijn voor de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan*

De uitwatering voor de winter in de Noord-Atlantische Oceaan (Noord-Atlantische Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt WNA;

d. *Uitwateringslijn voor de Tropen*

De uitwatering voor de tropen (Tropenuitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt T;

e. *Uitwateringslijn in Zoetwater voor de Zomer*

De uitwatering in zoetwater voor de zomer (Zomer-Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een aan de achterzijde van de verticale lijn aangebrachte lijn, gemerkt ZW.

De afstand tussen de Zomer-Zoetwateruitwatering en de Zomeruitwatering is de correctie die op de overige uitwateringslijnen moet worden toegepast bij het laden in zoet water;

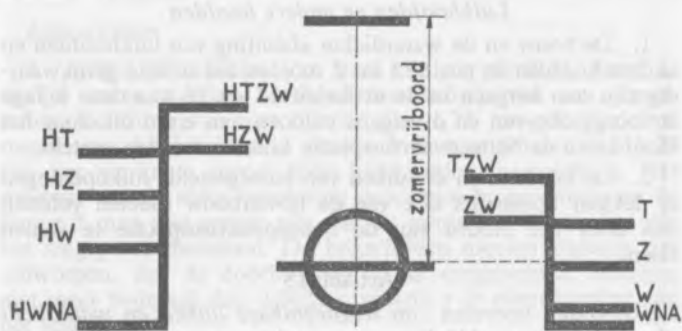
f. *Uitwateringslijn in Zoetwater voor de Tropen*

De uitwatering in zoetwater voor de tropen (Tropen-Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een aan de achterzijde van de verticale lijn aangebrachte lijn, gemerkt TZW.

3. De lijnen die de grootste toegelaten diepgang bij het vervoer van deklasten hout onder verschillende omstandigheden en voor verschillende vaargebieden en jaargetijden aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met een lengte van 230 millimeter en een dikte van 25 millimeter.

Zij sluiten aan bij en staan loodrecht op een 25 mm dikke verticale lijn, die 540 millimeter achter het middelpunt van de ring is geplaatst.

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, worden zij aan de achterzijde van deze verticale lijn aangebracht (zie afbeelding 3).



Afbeelding 3

4. De volgende lijnen kunnen voorkomen:

a. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Zomer*

De uitwatering voor houtvaart in de zomer (Houtvaart Zomeruitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van een lijn, gemerkt HZ;

b. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Winter*

De uitwatering voor houtvaart in de winter (Houtvaart Winteruitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van een lijn, gemerkt HW;

c. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan*

De uitwatering voor houtvaart in de winter in de Noord-Atlantische Oceaan (Houtvaart Noord-Atlantische Winteruitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van een lijn, gemerkt HWNA;

d. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Tropen*

De uitwatering für houtvaart in de tropen (Houtvaart Tropenuitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van een lijn, gemerkt HT;

e. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in Zoetwater in de Zomer*

De uitwatering für houtvaart in zoetwater in de zomer (Houtvaart Zomer-Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van ein an de voozijde van de vertikale lijn aangebrachte lijn, gemerkt HZW.

De afstand zwischen de Houtvaart Zomer-Zoetwateruitwatering en de Houtvaart Zomeruitwatering is de correctie, die op de andere houtvaart uitwateringslijnen moet worden toegepast bij het laden in zoet water;

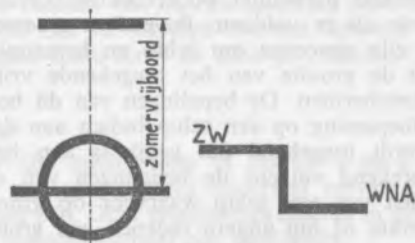
f. *Uitwateringslijn voor Houtvaart in Zoetwater in de Tropen*

De uitwatering für houtvaart in zoetwater in de tropen (Houtvaart Tropen-Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid durch de bovenkant van ein an de voozijde van de vertikale lijn aangebrachte lijn, gemerkt HTZW.

5. Indien in verband met de kenmerkende eigenschappen of het gebruik van het schip of in verband met een beperking van het vaargebied één of meer van de in dit artikel genoemde uitwateringslijnen niet van toepassing zijn, kunnen deze vervallen.

6. Indien aan ein schip ein vrijboord wordt toegekend dat zoveel groter is dan het volgens deze bijlage berekende minimum vrijboord, dat het uitwateringsmerk op gelijke hoogte met of lager ligt dan de laagst gelegen uitwateringslijn, behorende bij dit minimum vrijboord, behoeft alleen de lijn voor zoetwateruitwatering op het schip te worden aangegeven.

7. Op zeilschepen behoeven alleen de lijnen voor zoetwateruitwatering en voor Noord-Atlantische winteruitwatering te worden aangegeven (zie afbeelding 4).



Afbeelding 4

8. Indien die lijn für Noord-Atlantische winteruitwatering en die lijn für winteruitwatering, staande op dezelfde vertikale lijn, samenvallen, moet diese lijn worden gemerkt met W.

9. Extra uitwateringslijnen, zoals aangegeven in artikel 11 van bijlage II en artikel 8 van bijlage V van dit besluit, moeten loodrecht op de in het eerste lid van dit artikel genoemde vertikale lijn staan en an de achterzijde van diese lijn zijn aangebracht.

Artikel 6

Aanduiding van de dienst of het bureau belast met de berekening van het vrijboord

1. Wanneer de berekening van het vrijboord uitsluitend durch het Hoofd van de Scheepvaartinspectie heeft plaats

gehad worden naast de ring en boven de middellijn links de letter S en rechts de letter I geplaatst.

Deze letters moeten een hoogte van 115 millimeter hebben, terwijl de dikte der letters 15 millimeter en de breedte van de letter S ongeveer 75 millimeter moet bedragen.

2. Wanneer de berekening van het vrijboord door één der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaus heeft plaats gehad, wordt de naam van het betrokken bureau aangeduid door naast de ring en boven en onder de middellijn te plaatsen letters.

De aanduiding mag uit niet meer dan vier letters bestaan. Deze letters moeten een hoogte van 115 millimeter, een dikte van 15 millimeter en een breedte van ongeveer 75 millimeter hebben.

Artikel 7

Bijzonderheden betreffende het aanbrengen van het merk

De ring, lijnen en letters moeten in een witte of gele kleur op donkere ondergrond of in zwart op lichte ondergrond worden aangebracht.

Zij moeten tevens permanent aan elke zijde van het schip zijn aangebracht op een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde wijze.

De merken moeten goed zichtbaar zijn en blijven.

Artikel 8

Verificatie van de merken

Het „certificaat van uitwatering” kan pas worden uitgereikt nadat is gebleken dat de merken juist en op de voorgescreven wijze zijn aangebracht.

HOOFDSTUK II

VOORWAARDEN WAARAAN HET SCHIP MOET VOLDOEN VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN „CERTIFICAAT VAN UITWATERING”

Artikel 9

Algemene voorwaarden

De vaststelling van de uitwatering geschiedt onder de voorwaarde dat het schip voldoende sterk is gebouwd in verband met de bijbehorende diepgang. Een schip geklasseerd bij een door Ons erkend particulier onderzoeksbureau wordt geacht aan deze eis te voldoen. Bovendien moeten de nodige maatregelen zijn genomen om schip en bemanning mede in verband met de grootte van het toegekende vrijboord doeltreffend te beschermen. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn geheel van toepassing op een schip indien aan dat schip een vrijboord wordt toegekend dat gelijk is aan het minimum vrijboord berekend volgens de bepalingen van deze bijlage.

Ten aanzien van een schip waarvoor op grond van haar algemene sterkte of om andere redenen een groter vrijboord wordt toegekend, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vermindering van de in dit hoofdstuk vermelde eisen toestaan, mits de bescherming van schip en bemanning naar verhouding doeltreffend is.

Artikel 10

Aan de kapitein te verstrekken gegevens

1. Aan de kapitein van elk schip dienen voldoende door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde gegevens te worden verstrekt, die hem in staat stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden voorkomen.

Door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan evenwel voor schepen van een bepaald type of van een bepaalde grootte ontheffing van deze eis worden verleend.

2. Aan de kapitein van elk schip dienen de gegevens ter beschikking te worden gesteld, die nodig zijn, om zich in alle voorkomende omstandigheden een oordeel te kunnen vormen betreffende de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand.

De vorm waarin deze gegevens worden verstrekt moet door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

Artikel 11

Eindschotten van de bovenbouw

Schotten aan de blootgestelde einden van gesloten bovenbouwen moeten voldoende sterk zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 12

Deuren

1. Alle toegangsoeningen in de eindschotten van gesloten bovenbouwen moeten zijn voorzien van deuren van staal of een ander goedgekeurd materiaal.

De deuren moeten blijvend en stevig aan het schot zijn bevestigd, voldoende verstijfd en zodanig zijn ingeramd, dat het gehele samenstel, indien de opening daardoor is gesloten, even sterk is alsof geen opening in het schot aanwezig was. De deuren moeten dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten door middel van pakking en knevels of andere gelijkwaardige middelen.

De afsluitinrichtingen van de deuren moeten blijvend aan het schot of aan de deuren zelf zijn bevestigd en deze moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de deuren aan beide zijden van het schot kunnen worden geopend en gesloten.

2. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald moeten de dremfels van de toegangsoeningen in de eindschotten van gesloten bovenbouwen ten minste 380 millimeter boven het dek reiken.

Artikel 13

Positie van luikhoofden, deuropeningen en luchtkokers

Voor luikhoofden, deuropeningen en luchtkokers worden de volgende posities onderscheiden:

positie 1:

(i) op blootgestelde vrijboorddekken;

(ii) op blootgestelde verhoogde halfdekken;

(iii) op blootgestelde dekken van de bovenbouw binnen een vierde gedeelte van de scheepslengte vanaf de voorloodlijn;

positie 2:

elders op blootgestelde dekken van de bovenbouw.

Artikel 14

Luikhoofden en andere hoofden

1. De bouw en de waterdichte afsluiting van luikhoofden en andere hoofden in positie 1 en 2 moeten ten minste gelijkwaardig zijn aan hetgeen in de artikelen 15 en 16 van deze bijlage is voorgeschreven en overigens voldoen aan eisen die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen worden gesteld.

2. De hoofden en de luiken van blootgestelde luikopeningen in dekken boven het dek van de bovenbouw moeten voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen eisen.

Artikel 15

Luikhoofden voorzien van wegneembare luiken en waterdicht afgesloten door middel van presennings en schalkinrichtingen

Luikhoofden

1. Onverminderd het bepaalde bij of krachtens de Stuwaardswet moet de hoogte van luikhoofden in positie 1 ten minste 600 millimeter boven het dek bedragen en in positie 2 ten minste 450 millimeter.

De hoofden moeten deugdelijk zijn geconstrueerd.

Luiken

2. De breedte van elk draagvlak voor de luiken moet ten minste 65 millimeter bedragen.

3. a. Indien de luiken van hout zijn vervaardigd moeten zij deugdelijk zijn samengesteld en te allen tijde goed passend zijn.

Behalve in het geval als omschreven onder *b* van dit lid moet de dikte na afwerking ten minste 60 millimeter zijn voor een overspanning van niet meer dan 1,50 meter. Indien de overspanning groter is dan 1,50 meter moet de dikte naar evenredigheid worden vergroot.

b. Op een schip van minder dan 1000 ton met een bovenbouw op het achterschip, die zich vanaf het achterschip ten minste uitstrekt tot een plaats gelegen op 10 percent van de lengte (*L*) achter de midscheeps, moeten de luiken van luikopeningen in het vrijboorddek na afwerking ten minste 60 millimeter dik zijn voor een overspanning van niet meer dan 1,20 meter.

Indien de overspanning groter is dan 1,20 meter moet de dikte naar evenredigheid worden vergroot.

c. De einden van houten luiken moeten zijn voorzien van daarin verzonken gegalvaniseerde stalen banden van, in verband met de afmetingen der luiken, voldoende breedte en dikte.

De buitenkant van deze banden moet binnen de buitenzijde van het houten luik liggen. De banden moeten op doelmatige wijze zijn bevestigd.

4. Indien de luiken van staal zijn vervaardigd, moet de sterkte ervan worden berekend met behulp van een aangenomen belasting van niet minder dan 1,75 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 1 en niet minder dan 1,30 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 2. Het produkt van de aldus berekende maximum buigspanning en de factor 4,25 mag niet groter zijn dan de minimum treksterkte van het toegepaste materiaal.

De luiken moeten zodanig zijn ontworpen, dat de doorbuiging bij de aangenomen belasting niet meer bedraagt dan 0,0028 *s*, waarin *s* de overspanning van het luik is.

5. De in het vierde lid van dit artikel bedoelde belasting mag voor luikhoofden in positie 1 voor een schip met een lengte van niet meer dan 24 meter worden verminderd tot 1,00 ton per vierkante meter; voor een schip met een lengte van 100 meter mag de belasting niet minder zijn dan 1,75 ton per vierkante meter.

Voor luikhoofden in positie 2 mogen de betreffende belastingen 0,75 onderscheidenlijk 1,30 ton per vierkante meter bedragen.

Op een schip met een lengte tussen 24 en 100 meter moeten de desbetreffende belastingen door lineaire interpolatie worden vastgesteld.

Luikschilden

6. Indien luikschilden van staal zijn vervaardigd, moet de sterkte ervan worden berekend met behulp van een aangenomen belasting van niet minder dan 1,75 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 1 en niet minder dan 1,30 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 2. Het produkt van de aldus berekende maximum buigspanning en de factor 5 mag niet groter zijn dan de minimum treksterkte van het toegepaste materiaal. De luikschilden moeten zodanig zijn ontworpen, dat de doorbuiging bij de aangenomen belasting niet meer bedraagt dan 0,0022 *s*, waarin *s* de overspanning van het schild is.

Op een schip met een lengte van minder dan 100 meter mogen de aangenomen belastingen worden verminderd overeenkomstig het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel.

Pontonluiken

7. Indien pontonluiken die worden toegepast ter vervanging van luiken en luikschilden van staal zijn vervaardigd, moet de sterkte ervan worden berekend met behulp van een aangenomen belasting van niet minder dan 1,75 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 1 en niet minder dan 1,30 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 2. Het produkt van de aldus berekende maximum buigspanning en de factor 5 mag niet groter zijn dan de minimum treksterkte van het materiaal. De pontonluiken moeten zodanig zijn ontworpen,

dat de doorbuiging bij de aangenomen belasting niet meer bedraagt dan 0,0022 *s*, waarin *s* de overspanning van het luik is.

De dikte van de beplating aan de bovenzijde van de pontonluiken moet ten minste één percent van de onderlinge afstand der verstijvingen zijn of 6 millimeter indien deze laatste dikte groter is.

Op een schip met een lengte van minder dan 100 meter mogen de aangenomen belastingen worden verminderd overeenkomstig het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel.

Gelijkwaardig materiaal

8. In plaats van staal kan het gebruik van een gelijkwaardig materiaal voor het samenstellen van luiken en luikschilden worden toegestaan, mits ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat ten minste een gelijkwaardige sterkte en stijfheid wordt verkregen.

Nesten voor schilden

9. Nesten voor schilden moeten deugdelijk zijn geconstrueerd en de breedte van het draagvlak moet ten minste 75 millimeter bedragen.

De nesten moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de schilden daarin goed passen en zijn geborgd tegen uitlichten.

Indien verschuifbare of verrolbare schilden worden toegepast, dienen deze zowel tegen uitlichten als tegen zijdelings verplaatsen te zijn geborgd.

Schalklippen

10. Schalklippen moeten een breedte hebben van ten minste 65 millimeter. Zij moeten op afstanden van niet meer dan 600 millimeter, van hart tot hart, aan de luikhoofden worden aangebracht. De schalklippen aan de einden van het luikhoofd mogen niet verder dan 150 millimeter van elke hoek zijn geplaatst.

De schalklippen moeten voldoende sterk en van een goedgekeurd model zijn met een tapsheid ten opzichte van de luikhoofdplaat van 1 op 6.

Schalklatten en keggen

11. Schalklatten en keggen moeten deugdelijk en van voldoende sterke constructie zijn.

De keggen moeten van daartoe geschikt hout volgens goedgekeurd model zijn vervaardigd met een tapsheid van 1 op 6. Aan het dunste einde moet de dikte ten minste 13 millimeter bedragen.

Presennings

12. Voor alle luikhoofden in positie 1 en 2 moeten ten minste twee van goedgekeurd materiaal vervaardigde presennings aanwezig zijn. Deze presennings moeten in goede toestand verkeren en ondoordringbaar zijn voor water.

Sluitmiddelen

13. Alle luikhoofden in positie 1 en 2 moeten zijn voorzien van stalen sluitstrippen of andere doeltreffende middelen om elke sectie der luiken neer te drukken, nadat de presennings zijn aangebracht en geschalmd.

Indien de luiken een lengte hebben van meer dan 1,50 meter moet ten minste nabij elk einde van de sectie der luiken een doeltreffend middel tot het neerdrukken van deze luiken zijn aangebracht.

Artikel 16

Luikhoofden afgesloten door middel van luiken, voorzien van pakking en knevels, die dicht zijn tegen weer en wind

Luikhoofden

1. In positie 1 en 2 moeten de luikhoofden, die tegen weer en wind zijn afgesloten door middel van luiken, voorzien van pakking en knevels, een hoogte boven het dek hebben volgens het bepaalde in het eerste lid van artikel 15 van deze bijlage.

De hoofden mogen met een geringere hoogte worden uitgevoerd of geheel worden weggelaten, wanneer ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen, de veiligheid van het schip niet wordt aangetast. Indien hoofden worden aangebracht moeten deze deugdelijk zijn geconstrueerd.

Luiken

2. Indien de luiken van staal zijn vervaardigd moet de sterkte ervan worden berekend met behulp van een aangenomen belasting van niet minder dan 1,75 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 1 en niet minder dan 1,30 ton per vierkante meter voor luikhoofden in positie 2. Het produkt van de aldus berekende maximum buigspanning en de factor 4,25 mag niet groter zijn dan de minimum treksterkte van het toegepaste materiaal.

De luiken moeten zodanig zijn ontworpen, dat de doorbuiging bij de aangenomen belasting niet meer bedraagt dan 0,0028 s, waarin s de overspanning van het luik is. De dikte van de beplating aan de bovenzijde van de luiken moet ten minste één percent van de onderlinge afstand der verstijvingen zijn of 6 millimeter indien deze laatste dikte groter is.

Op een schip met een lengte van minder dan 100 meter mogen de aangenomen belastingen worden verminderd overeenkomstig het bepaalde in het vijfde lid van artikel 15 van deze bijlage.

Gelijkwaardig materiaal

3. In plaats van staal kan het gebruik van een gelijkwaardig materiaal voor de vervaardiging van de luiken worden toegestaan, mits ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat ten minste eenzelfde sterkte en stijfheid wordt verkregen.

Middelen ter verzekering van de dichtheid tegen weer en wind

4. De middelen ter verkrijging en handhaving van de afsluiting tegen weer en wind moeten zijn goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De uitvoering dient de zekerheid te geven dat de waterdichtheid gehandhaafd blijft onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen. Voor dit doel moeten de luiken bij het onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld, op waterdichtheid worden beproefd.

Deze beproeving kan worden geëist bij het periodieke onderzoek, bij de jaarlijkse inspectie en zonodig met kortere tussenpozen.

Artikel 17

Openingen boven de voortstuwingsruimte

1. Openingen boven de voortstuwingsruimte in positie 1 en 2 moeten rondom behoorlijk zijn versterkt en op doeltreffende wijze door stalen schachten van voldoende sterkte zijn omsloten. Indien deze schachten niet door andere constructies zijn beschermd, moet de sterkte aan bijzondere eisen voldoen.

Toegangsoeningen in zulke schachten moeten zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 12 van deze bijlage.

De drempels van deze openingen moeten in positie 1 een hoogte van ten minste 600 millimeter en in positie 2 een hoogte van ten minste 380 millimeter boven het dek hebben. Alle overige openingen in zulke schachten moeten zijn voorzien van gelijkwaardige vast aangebrachte afsluitmiddelen.

2. Schachten van ventilatie openingen, schoorstenen en luchtkokers op voortstuwingsruimten op blootgestelde plaatsen op het vrijboorddek of op het dek van een bovenbouw moeten zo hoog boven het dek worden opgetrokken als redelijk en uitvoerbaar is.

De ventilatie openingen moeten zijn voorzien van voldoende sterke vast aangebrachte afsluitmiddelen van staal of een ander goedgekeurd materiaal die de openingen dicht tegen weer en wind kunnen afsluiten.

Artikel 18

Diverse openingen in het vrijboorddek en in het dek van een bovenbouw

1. Mangaten en verzonken stortranden in positie 1 en 2 of in een bovenbouw, geen gesloten bovenbouw zijnde, moeten worden afgesloten door voldoende sterke deksels die een waterdichte afsluiting verzekeren.

De deksels moeten blijvend zijn aangebracht, tenzij deze zijn bevestigd door zich op korte afstand van elkaar bevindende bouten.

2. Openingen in het vrijboorddek, geen luikopeningen, openingen boven voortstuwingsruimten, mangaten of verzonken stortranden zijnde, moeten zijn beschermd door een gesloten bovenbouw of door een dekhuis of een toegangskap van gelijkwaardige sterkte en waterdichtheid. Dergelijke openingen in het blootgestelde dek van een bovenbouw of van een dekhuis op het vrijboorddek, die toegang geven tot een ruimte onder het vrijboorddek of tot een ruimte in een gesloten bovenbouw, moeten zijn beschermd door een dekhuis of een toegangskap van voldoende sterkte.

Deuren in dergelijke dekhuisen of toegangskappen moeten voldoen aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 12 van deze bijlage.

3. De drempels van deuropeningen in toegangskappen moeten in positie 1 ten minste 600 millimeter en in positie 2 ten minste 380 millimeter boven het dek reiken.

Artikel 19

Luchtkokers

1. Luchtkokers in positie 1 en 2 die in verbinding staan met ruimten onder het vrijboorddek of met een gesloten bovenbouw, moeten van sterk geconstrueerde schachten van staal of een ander goedgekeurd materiaal zijn voorzien, die deugdelijk aan het dek zijn verbonden.

Indien de schacht van de luchtkoker hoger is dan 900 millimeter moet hij extra zijn gesteund.

2. De schachten van luchtkokers die door een niet gesloten bovenbouw worden gevoerd, moeten op het vrijboorddek sterk zijn geconstrueerd van staal of van een ander goedgekeurd materiaal.

3. Schachten en luchtkokers die hoger zijn dan 4,50 meter in positie 1 en 2,30 meter in positie 2, behoeven niet van afsluitmiddelen te zijn voorzien, tenzij zulks wordt geëist door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4. Behoudens het bepaalde in het derde lid van dit artikel moeten schachten van luchtkokers van doeltreffende middelen tot waterdichte afsluiting zijn voorzien. Op een schip met een lengte van 100 meter of minder moeten de schachten van luchtkokers zijn voorzien van vast aangebrachte afsluitmiddelen.

Op een schip met een lengte van meer dan 100 meter moeten deze afsluitmiddelen op gemakkelijk bereikbare plaatsen nabij de luchtkokers zijn opgeborgen.

Schachten van luchtkokers moeten in positie 1 een hoogte van ten minste 900 millimeter en in positie 2 van tenminste 760 millimeter boven het dek hebben.

5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor schachten van luchtkokers op blootgestelde plaatsen in afwijking van het bepaalde in het vierde lid van dit artikel een grotere hoogte voorschrijven.

Artikel 20

Luchtpijpen

Indien luchtpijpen van ballast- en andere tanks boven het vrijboorddek of het dek van een bovenbouw uitsteken, moeten de blootgestelde delen van die pijpen van voldoende sterkte zijn. De hoogte van de opening boven het dek moet op het vrijboorddek ten minste 760 millimeter en op het dek van de bovenbouw ten minste 450 millimeter bedragen.

Voor de afsluiting van de luchtpijpen moeten voldoende middelen aanwezig zijn. Deze middelen moeten aan de luchtpijpen zijn verbonden.

Indien de hoogte van de luchtpijp een belemmering vormt voor de werkzaamheden aan boord, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een kleinere hoogte toestaan, mits de afsluitmiddelen en de overige omstandigheden dit rechtvaardigen.

Artikel 21

Laadpoorten en andere openingen van gelijke aard

1. Openingen in het scheepsboord onder het vrijboorddek zoals laadpoorten en dergelijke, moeten zijn voorzien van waterdichte deuren die zodanig zijn uitgevoerd dat de waterdichtheid en de sterkte overeenkomen met die van de aangrenzende huidbeplating. Het aantal van deze openingen moet worden beperkt tot het minimum aantal dat verenigbaar is met de inrichting en de behandeling van het schip.

2. Tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie anders beslist mag het laagste punt van een opening zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel niet lager zijn gelegen dan een lijn die evenwijdig aan het vrijboorddek in de zijde op het scheepsboord is getrokken en die haar laagste punt heeft op een hoogte die overeenkomt met de bovenkant van de hoogst gelegen uitwateringslijn in zeewater.

Artikel 22

Spui pijpen, inlaat- en uitlaatopeningen

1. De door het scheepsboord gaande afvoerpijpen van ruimten onder het vrijboorddek of van ruimten in bovenbouwen en dekhuizen op het vrijboorddek, voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van deze bijlage, moeten zijn voorzien van doeltreffende middelen ter voorkoming van het binnendringen van water. Deze middelen tot afsluiting moeten bereikbaar zijn. In het algemeen moet elke afzonderlijke uitlaatopening zijn voorzien van een terugslagklep met een inrichting door middel waarvan de klep in gesloten toestand rechtstreeks vanaf een plaats boven het vrijboorddek kan worden geborgd. Indien de verticale afstand van de lastlijn bij zomeruitwatering tot de binnenboordsopening van een afvoerpijp groter is dan 0,01 L, mag de uitlaatopening zijn voorzien van twee terugslagkleppen zonder bovengenoemde borginrichting, mits de bovenste klep gedurende de normale dienst toegankelijk is teneinde te worden nagezien. Behoudens goedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag, indien de verticale afstand van de lastlijn bij zomeruitwatering tot de binnenboordsopening van een afvoerpijp groter is dan 0,02 L, de uitlaatopening zijn voorzien van een enkele terugslagklep zonder borginrichting. De plaats waar een rechtstreeks geborgde klep wordt bediend, moet gemakkelijk toegankelijk zijn en er moet aldaar een inrichting zijn aangebracht, die aanwijst of de klep open dan wel gesloten is.

2. Buitenboordsin- en -uitlaatopeningen van pijpleidingen, behorende tot de werktuiglijke inrichting, moeten zijn voorzien van afsluiters of kranen, welke door middel van een flensverbinding aan de huid of aan een op de huid gebouwde stalen kast zijn aangebracht. Voor uitlaatopeningen mag in plaats van een afsluiter of een kraan gebruik worden gemaakt van een terugslagklep, mits deze in gesloten stand kan worden geborgd. Bedoelde afsluitmiddelen moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, hetzij vanaf een te allen tijde toegankelijke plaats boven het vrijboorddek, hetzij ter plaatse, in welk laatste geval de bedieningsinrichting onder normale omstandigheden te allen tijde gemakkelijk bereikbaar moet zijn en zich boven de vloerplaten moet bevinden.

Afsluiters, kranen en terugslagkleppen moeten op de plaats waar zij kunnen worden bediend, zijn voorzien van een standaanwijzer.

3. Spui- en afvoerpijpen die op een afstand van meer dan 450 millimeter onder het vrijboorddek of minder dan 600 millimeter boven de lastlijn bij zomeruitwatering, door het scheepsboord worden gevoerd, moeten ongeacht het niveau van de binnenboordsopening, zijn voorzien van een tegen het scheepsboord geplaatste terugslagklep.

Tenzij vereist ingevolge het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, mag deze terugslagklep vervallen indien de wanddikte van de afvoerpijp voldoende groot is.

4. Spui pijpen vanuit bovenbouwen of dekhuizen die niet zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van deze bijlage, moeten naar buitenboord worden gevoerd.

5. Alle terugslagkleppen, kranen, afsluiters en huidappendages die vereist zijn volgens dit artikel moeten van staal, brons of een ander door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd materiaal zijn vervaardigd; gewoon gietijzer of ander dergelijk materiaal is hiervoor niet toegestaan. Zij moeten zijn voorzien van een deksel dat tegen loswerken afdoende is beveiligd. Alle pijpleidingen moeten van staal of van een ander goedgekeurd materiaal zijn vervaardigd.

Artikel 23

Patrijspoorten en vaste lichtranden

1. Patrijspoorten en vaste lichtranden in ruimten onder het vrijboorddek of in een gesloten bovenbouw, moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van scharnierende blinden die deugdelijk en waterdicht kunnen worden gesloten.

2. Het laagste punt van de dagopening van patrijspoorten en lichtranden mag niet lager zijn gelegen dan een lijn die evenwijdig aan het vrijboorddek in de zijde op het scheepsboord is getrokken en die haar laagste punt heeft op een hoogte boven de lastlijn bij zomeruitwatering, overeenkomend met 2,5 procent van de scheepsbreedte (B), dan wel 500 millimeter indien deze laatste hoogte groter is.

3. De patrijspoorten, vaste lichtranden en blinden moeten van deugdelijke en goedgekeurde constructie zijn.

Artikel 24

Waterloospoorten

1. Indien ter plaatse van een kuil op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van vrijboord- en bovenbouwdekken een verschansing is aangebracht, moet voldoende gelegenheid tot lozing van water bestaan.

Behoudens het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel moet het totale oppervlak (A) der waterloospoorten in elk scheepsboord voor elke kuil op het vrijboorddek, indien de zeeg van dit dek gelijk is aan of groter is dan de standaardzeeg, ten minste gelijk zijn aan de volgens één der onderstaande formules bepaalde waarde.

Het totale oppervlak der waterloospoorten in elk scheepsboord voor elke kuil op het dek van een bovenbouw moet ten minste de helft van het in één dezer formules gegeven oppervlak bedragen.

a. Indien de lengte der verschansing (1) aan één zijde in de kuil gelijk is aan 20 meter of kleiner:

$$A = 0,7 + 0,035 \text{ 1 vierkante meter;}$$

b. indien 1 groter is dan 20 meter:

$$A = 0,07 \text{ 1 vierkante meter;}$$

1 behoeft in geen geval groter genomen te worden dan 0,7 L.

Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing groter is dan 1,20 meter, moet voor elke 0,10 meter verschil in hoogte het vereiste oppervlak der waterloospoorten worden vergroot in reden van 0,004 vierkante meter per meter lengte van de kuil.

Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing kleiner is dan 0,90 meter, mag voor elke 0,10 meter verschil in hoogte het vereiste oppervlak der waterloospoorten worden verkleind in reden van 0,004 vierkante meter per meter lengte van de kuil.

2. Op een schip zonder zeeg moet het oppervlak van de waterloospoorten, berekend volgens de in het eerste lid van dit artikel gegeven formules, met 50 procent worden vergroot.

Indien de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg moet het vereiste oppervlak der waterloospoorten door interpolatie worden vastgesteld.

3. Indien een schip is voorzien van een trunk die niet voldoet aan het bepaalde in het eerste lid onder *e* van artikel 36 van deze bijlage, of indien doorlopende of grotendeels doorlopende langshoofden en luikopeningen zijn aangebracht tussen delen van een onderbroken bovenbouw, moet de verhouding van het totale oppervlak van de waterloospoorten tot het oppervlak van de verschansing ten minste gelijk zijn aan die vermeld in onderstaande tabel:

Breedte van het luikhoofd of de trunk in verhouding tot de scheepsbreedte	Totale oppervlak van de waterloospoorten in verhouding tot het oppervlak van de verschansing
40% of minder 75% of meer	20% 10%

Bij tussengelegen breedten wordt het vereiste totale oppervlak van de waterloospoorten door interpolatie bepaald.

4. Op een schip met bovenbouwen die aan één van de einden of aan beide einden open zijn, moeten de nodige voorzieningen worden getroffen voor lozing van water in deze bovenbouwen.

5. De onderkanten van de waterloospoorten moeten zo dicht mogelijk boven het dek liggen.

Tweederde van het voorgeschreven oppervlak der waterloospoorten moet in die helft van de kuil zijn aangebracht, die het dichtst bij het laagste punt van de zee is gelegen.

6. Waterloospoorten en dergelijke openingen in de verschansing moeten door rasterwerk of door staven met een onderlinge afstand van ongeveer 230 millimeter worden beschermd.

Indien kleppen zijn aangebracht, moet voor ruime speling worden gezorgd teneinde klemmen te vermijden. De scharnieren moeten van pennen van roestvrij materiaal zijn voorzien.

Indien inrichtingen voor het vastzetten van deze kleppen zijn aangebracht moeten deze zijn goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 25

Bescherming van de bemanning

1. Dekhuizen voor het onderbrengen van de bemanning moeten voldoende sterk zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Een verschansing van goede constructie of deugdelijk relingwerk moet op alle blootgestelde gedeelten van vrijboord en bovenbouwdekken zijn aangebracht.

De hoogte van de verschansing of het relingwerk boven het dek moet ten minste 1 meter bedragen. Indien deze hoogte een belemmering vormt voor de werkzaamheden aan boord, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een kleinere hoogte toestaan, mits in voldoende bescherming is voorzien.

3. De hoogte van de opening onder de onderste roede van relingwerk mag niet groter zijn dan 230 millimeter.

De onderlinge afstand der overige roeden mag niet groter zijn dan 380 millimeter. Op schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, moeten de scepters van het relingwerk op het vlakke gedeelte van het dek zijn geplaatst.

4. Ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van hun verblijven, voortstuwingsruimten en alle andere gedeelten die nodig zijn voor de behandeling van het schip, moeten relingen, handleiders, loopbruggen, onderdeks gelezen gangen of andere afdoende middelen zijn aangebracht.

5. Op elk schip moet deklading ter plaatse van openingen die toegang geven tot de verblijven, voortstuwingsruimten en andere ruimten die in verband met de werkzaamheden aan

boord moeten worden gebruikt, zodanig zijn gestuwd, dat deze openingen behoorlijk kunnen worden bereikt, geopend en afgesloten tegen het binnendringen van water.

Indien op of onder dek geen veilig verkeer mogelijk is, dienen op de deklading relingwerk of staaldraden te zijn aangebracht voor een doelmatige bescherming van de bemanning.

Artikel 26

Bijzondere voorwaarden voor een schip van het type A *Schachten van voortstuwingsruimten*

1. Schachten van voortstuwingsruimten op een schip van het type A als bedoeld in artikel 27 van deze bijlage, moeten door een gesloten kampanje of brughuis van ten minste standaardhoogte (artikel 33 van deze bijlage) of door een dekhuis van gelijke hoogte en overeenkomstige sterkte worden beschermd. Schachten van voortstuwingsruimten mogen blootgesteld zijn, indien er in deze schachten geen openingen zijn, die vanaf het vrijboorddek rechtstreeks toegang geven tot de voortstuwingsruimte.

Een deur die voldoet aan het bepaalde in artikel 12 van deze bijlage, kan evenwel in een blootgestelde schacht worden toegestaan, mits deze deur toegang geeft tot een ruimte of een gang die van gelijke sterkte is als de schacht en die van de trap naar de voortstuwingsruimte is gescheiden door een tweede waterdichte deur van staal of van een ander goedgekeurd materiaal.

Loopbruggen en toegangswegen

2. Op een schip van het type A moet tussen het kampanjehuis en het dek van een midscheeps geplaatst brughuis een deugdelijke vaste en voldoende sterke loopbrug worden aangebracht op dezelfde hoogte boven het vrijboorddek als het dek van de bovenbouw, tenzij in afdoende gelijkwaardige verbindingen ter vervanging van de loopbrug, zoals bijv. onderdeks gelegen gangen, is voorzien.

Op de overige plaatsen en op een schip van het type A waarop geen midscheeps geplaatst brughuis is aangebracht, moeten door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde voorzieningen aanwezig zijn ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van gedeelten die gebruikt worden voor de behandeling van het schip.

3. Er moet een voldoende veilige verbinding zijn tussen de loopbrug en de verblijven, alsmede tussen de verblijven en de voortstuwingsruimten.

Luikhoofden

4. Blootgestelde luikhoofden op het vrijboorddek, op het dek van de bak en op het dek van expansietrunks op een schip van het type A moeten door middel van deugdelijke deksels van staal of van een ander goedgekeurd materiaal waterdicht kunnen worden afgesloten.

Waterlozing

5. Op een schip van het type A dat is voorzien van een verschansing, moet deze op het onbeschermd gedeelte van het aan weer en wind blootgestelde dek over ten minste haar halve lengte door relingwerk worden onderbroken of moeten even doeltreffende inrichtingen voor waterlozing zijn aangebracht. De bovenkant van de berghoutgang moet zo laag mogelijk boven het dek zijn.

6. Indien twee delen van de bovenbouw door een trunk zijn verbonden, moet ter weerszijden daarvan over de volle lengte van het aan weer en wind blootgestelde gedeelte van het vrijboorddek relingwerk zijn aangebracht.

HOOFDSTUK III

UITWATERING VAN SCHEPEN

Artikel 27

Scheepstypen

1. Voor de berekening van het minimum vrijboord worden de schepen onderscheiden in twee typen, nl. schepen van het type A en schepen van het type B.

Schepen van het type A

2. Een schip van het type A is een schip dat uitsluitend is ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeibare ladingen en waarvan de ladingstanks uitsluitend zijn voorzien van kleine toegangsopeningen die afgesloten kunnen worden door waterdichte, van pakking voorziene deksels van staal of van een ander goedgekeurd materiaal.

Een dergelijk schip bezit noodzakelijkerwijze de volgende eigenschappen:

a. een zeer grote mate van waterdichtheid van het blootgestelde dek, en

b. een hoge graad van veiligheid bij lek worden ten gevolge van de lage permeabiliteit van de met lading gevulde ladingtanks en de doeltreffendheid van de waterdichte indeling waarin gewoonlijk is voorzien.

3. Indien een schip van het type A een lengte heeft van meer dan 150 meter en zodanig is ontworpen dat er afdelingen leeg zijn indien het tot de lastlijn bij zomeruitwatering (zomerlastlijn) is geladen, moet het lek worden van elke zodanige afdeling bij een aangenomen permeabiliteit van 0,95, kunnen worden doorstaan en het schip moet daarbij blijven drijven in een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbaar geachte eindtoestand.

Indien een dergelijk schip een lengte heeft van meer dan 225 meter, moet ook de voortstuwingsruimte worden behandeld als een afdeling die lek kan worden, echter bij een aangenomen permeabiliteit van 0,85.

De eindtoestand na lek worden kan aanvaardbaar worden geacht, indien:

a. de lastlijn na het vollopen is gelegen beneden de onderkant van enigerlei opening waardoor geleidelijk water in een onbeschadigde afdeling van het schip kan binnendringen;

b. de slagzij tengevolge van onsymmetrisch vollopen niet groter is dan ongeveer vijftien graden;

c. de metacenterhoogte na het vollopen positief is.

4. Het minimum vrijboord van een schip van het type A mag niet kleiner zijn dan dat, gebaseerd op tabel A in artikel 28 van deze bijlage.

Schepen van het type B

5. Elk schip dat niet voldoet aan het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel wordt beschouwd als een schip van het type B.

6. Met inachtneming van het bepaalde in het zevende tot en met het tiende lid van dit artikel moet het toe te kennen vrijboord van een schip van het type B, dat in positie 1 is voorzien van luikhoofden met luiken, die voldoen aan het bepaalde in het zevende lid van artikel 15 of aan het bepaalde in artikel 16 van deze bijlage, zijn gebaseerd op tabel B van artikel 28 van deze bijlage.

7. Indien een schip van het type B een lengte heeft van meer dan 100 meter kan een vrijboord worden toegekend, dat kleiner is dan dat volgens het zesde lid van dit artikel, mits, afhankelijk van de mate van de toegestane vermindering van het vrijboord:

a. de maatregelen getroffen ter bescherming van de bemanning, voldoende zijn;

b. de middelen tot lozing van water voldoende zijn;

c. de luikhoofden in positie 1 en 2 zijn voorzien van luiken, die voldoen aan het bepaalde in artikel 16 van deze bijlage en waarvan de sterkte in verband met de grotere diepgang voldoende geacht kan worden. Daarbij dient bijzondere aandacht te zijn besteed aan de voorzieningen met betrekking tot de waterdichtheid en de borging van de luiken;

d. het schip, indien het tot de lastlijn bij zomeruitwatering (zomerlastlijn) is geladen, het lek worden van elke afzonderlijke afdeling, met uitzondering van de voortstuwingsruimte, bij een aangenomen permeabiliteit van 0,95 kan doorstaan en blijft drijven in een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbaar geachte eindtoestand;

e. het schip, indien het een lengte heeft van meer dan 225 meter, bovendien het lek worden van de voortstuwingsruimte

kan doorstaan bij een aangenomen permeabiliteit van 0,85.

Bij toepassing van de bepalingen onder *d* en *e* van dit lid kan de eindtoestand na lek worden aanvaardbaar worden geacht, indien wordt voldaan aan het bepaalde onder *a*, *b* en *c* van het derde lid van dit artikel.

De voornaamste veronderstellingen waarop de hierop betrekking hebbende berekeningen mogen zijn gebaseerd, zijn de volgende:

(i) de verticale omvang van een beschadiging moet gelijk zijn aan de holte van het schip;

(ii) de dwarsscheepse omvang van een beschadiging moet geacht worden te zijn doorgedrongen tot een afstand van één vijfde van de breedte van het schip vanaf de scheepshuid;

(iii) de hoofdwarsschotten zijn niet beschadigd;

(iv) de afstand van het gewichtszwaartepunt van het schip boven de basislijn moet worden bepaald onder aanname dat het schip homogeen is beladen, terwijl voorraad- en brandstoftanks en dergelijke voor 50 percent gevuld worden verondersteld.

8. Bij de berekening van het vrijboord van een schip van het type B dat voldoet aan het bepaalde in het zevende lid van dit artikel, mag het basisvrijboord uit tabel B van artikel 28 van deze bijlage worden verminderd met ten hoogste 60 percent van het verschil tussen de voor de desbetreffende scheepslengete geldende waarden uit de tabellen B en A.

9. De vermindering van het basisvrijboord als bedoeld in het achtste lid van dit artikel mag worden vergroot tot 100 percent van het verschil tussen de waarden uit de tabellen A en B, onder voorwaarde dat het schip ten aanzien van het bepaalde in het eerste, tweede, derde, vijfde en zesde lid van artikel 26 van deze bijlage wordt beschouwd als een schip van het type A.

Voorts moet het schip voldoen aan het bepaalde onder *a* tot en met *d* van het zevende lid van dit artikel, met dien verstande dat het onder *d* bepaalde met betrekking tot het lek worden van elke afdeling, dient te worden vervangen door het lek worden van elke twee langsscheeps aan elkaar grenzende afdelingen, waarbij geen van deze afdelingen de voortstuwingsruimte omvat.

Indien een dergelijk schip een lengte heeft van meer dan 225 meter, moet het, indien het tot de lastlijn bij zomeruitwatering (zomerlastlijn) is geladen, bovendien het lek worden van de voortstuwingsruimte, echter zonder een aangrenzende afdeling, bij een aangenomen permeabiliteit van 0,85 kunnen doorstaan.

10. Voor een schip van het type B dat in positie 1 is voorzien van luikhoofden die slechts voldoen aan het bepaalde in het eerste tot en met zesde en achtste tot en met dertiende lid van artikel 15 van deze bijlage, moet het basisvrijboord volgens tabel B van artikel 28 van deze bijlage worden vergroot met de voor de desbetreffende scheepslengete geldende waarde volgens onderstaande tabel:

Vergroting van het basisvrijboord van schepen van het type B met luiken die niet voldoen aan het bepaalde in het zevende lid van artikel 15 of aan het bepaalde in artikel 16 van deze bijlage

L	Vergroting van het basisvrijboord	L	Vergroting van het basisvrijboord	L	Vergroting van het basisvrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
108 en kleiner	50	116	70	125	103
109	52	117	73	126	108
110	55	118	76	127	112
111	57	119	80	128	116
112	59	120	84	129	121
113	62	121	87	130	126
114	64	122	91	131	131
115	68	123	95	132	136
		124	99	133	142

L	Vergroting van het basisvrijboord	L	Vergroting van het basisvrijboord	L	Vergroting van het basisvrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
134	147	157	254	180	313
135	153	158	258	181	315
136	159	159	261	182	318
137	164	160	264	183	320
138	170	161	267	184	322
139	175	162	270	185	325
140	181	163	273	186	327
141	186	164	275	187	329
142	191	165	278	188	332
143	196	166	280	189	334
144	201	167	283	190	336
145	206	168	285	191	339
146	210	169	287	192	341
147	215	170	290	193	343
148	219	171	292	194	346
149	224	172	294	195	348
150	228	173	297	196	350
151	232	174	299	197	353
152	236	175	301	198	355
153	240	176	304	199	357
154	244	177	306	200	358
155	247	178	308		
156	251	179	311		

De vergroting van het basisvrijboord bij tussengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

Voor een schip dat een lengte heeft van meer dan 200 meter, wordt de vergroting van het basisvrijboord volgens door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen regels bepaald.

11. Voor lichters, sleepschepen en andere schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt het vrijboord vastgesteld ingevolge de bepalingen van deze bijlage.

Voor onbemande sleepschepen is het bepaalde in de artikelen 25, 26 (tweede en derde lid) en 39 van deze bijlage evenwel niet van toepassing.

Indien deze schepen op het vrijboorddek uitsluitend zijn voorzien van kleine toegangsoeningen, afgesloten door waterdichte, van pakking voorziene deksels van staal of van een ander goedgekeurd materiaal, kan een vrijboord worden toegerekend dat 25 percent kleiner is dan het overeenkomstig de bepalingen van deze bijlage berekende vrijboord.

Artikel 28

Vrijboordtabellen

1. De grondslag voor het toe te kennen zomervrijboord voor een schip van het type A, is neergelegd in de volgende tabel:

Tabel A

L	Basisvrijboord	L	Basisvrijboord	L	Basisvrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
24	200	39	325	54	490
25	208	40	334	55	503
26	217	41	344	56	516
27	225	42	354	57	530
28	233	43	364	58	544
29	242	44	374	59	559
30	250	45	385	60	573
31	258	46	396	61	587
32	267	47	408	62	600
33	275	48	420	63	613
34	283	49	432	64	626
35	292	50	443	65	639
36	300	51	455	66	653
37	308	52	467	67	666
38	316	53	478	68	680

L	Basisvrijboord	L	Basisvrijboord	L	Basisvrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
69	693	145	1886	221	2801
70	706	146	1903	222	2809
71	720	147	1919	223	2817
72	733	148	1935	224	2825
73	746	149	1952	225	2833
74	760	150	1968	226	2841
75	773	151	1984	227	2849
76	786	152	2000	228	2857
77	800	153	2016	229	2865
78	814	154	2032	230	2872
79	828	155	2048	231	2880
80	841	156	2064	232	2888
81	855	157	2080	233	2895
82	869	158	2096	234	2903
83	883	159	2111	235	2910
84	897	160	2126	236	2918
85	911	161	2141	237	2925
86	926	162	2155	238	2932
87	940	163	2169	239	2939
88	955	164	2184	240	2946
89	969	165	2198	241	2953
90	984	166	2212	242	2959
91	999	167	2226	243	2966
92	1014	168	2240	244	2973
93	1029	169	2254	245	2979
94	1044	170	2268	246	2986
95	1059	171	2281	247	2993
96	1074	172	2294	248	3000
97	1089	173	2307	249	3006
98	1105	174	2320	250	3012
99	1120	175	2332	251	3018
100	1135	176	2345	252	3024
101	1151	177	2357	253	3030
102	1166	178	2369	254	3036
103	1181	179	2381	255	3042
104	1196	180	2393	256	3048
105	1212	181	2405	257	3054
106	1228	182	2416	258	3060
107	1244	183	2428	259	3066
108	1260	184	2440	260	3072
109	1276	185	2451	261	3078
110	1293	186	2463	262	3084
111	1309	187	2474	263	3089
112	1326	188	2486	264	3095
113	1342	189	2497	265	3101
114	1359	190	2508	266	3106
115	1376	191	2519	267	3112
116	1392	192	2530	268	3117
117	1409	193	2541	269	3123
118	1426	194	2552	270	3128
119	1442	195	2562	271	3133
120	1459	196	2572	272	3138
121	1476	197	2582	273	3143
122	1494	198	2592	274	3148
123	1511	199	2602	275	3153
124	1528	200	2612	276	3158
125	1546	201	2622	277	3163
126	1563	202	2632	278	3167
127	1580	203	2641	279	3172
128	1598	204	2650	280	3176
129	1615	205	2659	281	3181
130	1632	206	2669	282	3185
131	1650	207	2678	283	3189
132	1667	208	2687	284	3194
133	1684	209	2696	285	3198
134	1702	210	2705	286	3202
135	1719	211	2714	287	3207
136	1736	212	2723	288	3211
137	1753	213	2732	289	3215
138	1770	214	2741	290	3220
139	1787	215	2749	291	3224
140	1803	216	2758	292	3228
141	1820	217	2767	293	3233
142	1837	218	2775	294	3237
143	1853	219	2784	295	3241
144	1870	220	2792	296	3246

L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
297	3250	320	3331	343	3389
298	3254	321	3334	344	3392
299	3258	322	3337	345	3394
300	3262	323	3339	346	3396
301	3266	324	3342	347	3399
302	3270	325	3345	348	3401
303	3274	326	3347	349	3403
304	3278	327	3350	350	3406
305	3281	328	3353	351	3408
306	3285	329	3355	352	3410
307	3288	330	3358	353	3412
308	3292	331	3361	354	3414
309	3295	332	3363	355	3416
310	3298	333	3366	356	3418
311	3302	334	3368	357	3420
312	3305	335	3371	358	3422
313	3308	336	3373	359	3423
314	3312	337	3375	360	3425
315	3315	338	3378	361	3427
316	3318	339	3380	362	3428
317	3322	340	3382	363	3430
318	3325	341	3385	364	3432
319	3328	342	3387	365	3433

Het basisvrijboord bij tussengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

Voor een schip dat een lengte heeft van meer dan 365 meter, wordt het basisvrijboord volgens door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen regels bepaald.

2. De grondslag voor het toe te kennen zomervrijboord voor een schip van het type B, is neergelegd in de volgende tabel:

Tabel B

L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
24	200	59	559	94	1154
25	208	60	573	95	1172
26	217	61	587	96	1190
27	225	62	601	97	1209
28	233	63	615	98	1229
29	242	64	629	99	1250
30	250	65	644	100	1271
31	258	66	659	101	1293
32	267	67	674	102	1315
33	275	68	689	103	1337
34	283	69	705	104	1359
35	292	70	721	105	1380
36	300	71	738	106	1401
37	308	72	754	107	1421
38	316	73	769	108	1440
39	325	74	784	109	1459
40	334	75	800	110	1479
41	344	76	816	111	1500
42	354	77	833	112	1521
43	364	78	850	113	1543
44	374	79	868	114	1565
45	385	80	887	115	1587
46	396	81	905	116	1609
47	408	82	923	117	1630
48	420	83	942	118	1651
49	432	84	960	119	1671
50	443	85	978	120	1690
51	455	86	996	121	1709
52	467	87	1015	122	1729
53	478	88	1034	123	1750
54	490	89	1054	124	1771
55	503	90	1075	125	1793
56	516	91	1096	126	1815
57	530	92	1116	127	1837
58	544	93	1135	128	1859

L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
129	1880	205	3347	281	4408
130	1901	206	3363	282	4420
131	1921	207	3380	283	4432
132	1940	208	3397	284	4443
133	1959	209	3413	285	4455
134	1979	210	3430	286	4467
135	2000	211	3445	287	4478
136	2021	212	3460	288	4490
137	2043	213	3475	289	4502
138	2065	214	3490	290	4513
139	2087	215	3505	291	4525
140	2109	216	3520	292	4537
141	2130	217	3537	293	4548
142	2151	218	3554	294	4560
143	2171	219	3570	295	4572
144	2190	220	3586	296	4583
145	2209	221	3601	297	4595
146	2229	222	3615	298	4607
147	2250	223	3630	299	4618
148	2271	224	3645	300	4630
149	2293	225	3660	301	4642
150	2315	226	3675	302	4654
151	2334	227	3690	303	4665
152	2354	228	3705	304	4676
153	2375	229	3720	305	4686
154	2396	230	3735	306	4695
155	2418	231	3750	307	4704
156	2440	232	3765	308	4714
157	2460	233	3780	309	4725
158	2480	234	3795	310	4736
159	2500	235	3808	311	4748
160	2520	236	3821	312	4757
161	2540	237	3835	313	4768
162	2560	238	3849	314	4779
163	2580	239	3864	315	4790
164	2600	240	3880	316	4801
165	2620	241	3893	317	4812
166	2640	242	3906	318	4823
167	2660	243	3920	319	4834
168	2680	244	3934	320	4844
169	2698	245	3949	321	4855
170	2716	246	3965	322	4866
171	2735	247	3878	323	4878
172	2754	248	3992	324	4890
173	2774	249	4005	325	4899
174	2795	250	4018	326	4909
175	2815	251	4032	327	4920
176	2835	252	4045	328	4931
177	2855	253	4058	329	4943
178	2875	254	4072	330	4955
179	2895	255	4085	331	4965
180	2915	256	4098	332	4975
181	2933	257	4112	333	4985
182	2952	258	4125	334	4995
183	2970	259	4139	335	5005
184	2988	260	4152	336	5015
185	3007	261	4165	337	5025
186	3025	262	4177	338	5035
187	3044	263	4189	339	5045
188	3062	264	4201	340	5055
189	3080	265	4214	341	5065
190	3098	266	4227	342	5075
191	3116	267	4240	343	5086
192	3134	268	4252	344	5097
193	3151	269	4264	345	5108
194	3167	270	4276	346	5119
195	3185	271	4289	347	5130
196	3202	272	4302	348	5140
197	3219	273	4315	349	5150
198	3235	274	4327	350	5160
199	3249	275	4339	351	5170
200	3264	276	4350	352	5180
201	3280	277	4362	353	5190
202	3296	278	4373	354	5200
203	3313	279	4385	355	5210
204	3330	280	4397	356	5220

L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord	L	Basis-vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
357	5230	360	5260	363	5285
358	5240	361	5268	364	5294
359	5250	362	5276	365	5303

Het basisvrijboord bij tussengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

Voor een schip dat een lengte heeft van meer dan 365 meter, wordt het basisvrijboord volgens door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen regels bepaald.

Artikel 29

Toeslag op het basisvrijboord voor schepen met een lengte van minder dan 100 meter

Voor een schip van het type B met een lengte tussen 24 en 100 meter, waarvan de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw kleiner is dan 35 percent van de scheepslengte, moet het basisvrijboord uit de tabel worden vermeerderd met

$$7,5 \left(100 - \frac{L}{E} \right) (0,35 - \frac{L}{E}) \text{ millimeter,}$$

waarin L = de scheepslengte in meters en

E = de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw in meters volgens het bepaalde in artikel 35 van deze bijlage.

Artikel 30

Correctie voor de volheidscoëfficiënt

Indien de volheidscoëfficiënt C_b groter is dan 0,68, moet het basisvrijboord, verkregen uit de in artikel 28 van deze bijlage aangegeven tabellen, na de benodigde wijzigingen ingevolge het bepaalde in de artikelen 27 (achtste en tiende lid) en 29 van deze bijlage worden vermenigvuldigd met de factor

$$1,36$$

Artikel 31

Wijziging voor de holte (D)

1. Indien D groter is dan $\frac{L}{15}$, moet het vrijboord worden vermeerderd met $(D - \frac{L}{15}) R$ millimeter, waarin R gelijk is

aan $\frac{L}{0,48}$ voor een lengte (L) die kleiner is dan 120 meter, en gelijk aan 250 voor een lengte (L) gelijk aan of groter dan 120 meter.

2. Voor een schip met een gesloten bovenbouw die over ten minste 0,6 L het middengedeelte der lengte bedekt, met een volledige trunk of met een samenstel van gesloten bovenbouwen en een trunk, dat van voor tot achter doorloopt,

wordt, indien D kleiner is dan $\frac{L}{15}$, het vrijboord in bovenvermelde mate verkleind.

3. Indien de hoogte van de bovenbouw of de trunk kleiner is dan de standaardhoogte, zoals aangegeven in artikel 33 van deze bijlage, zal de vermindering in de verhouding van de werkelijke hoogte tot de standaardhoogte worden verkleind.

Artikel 32

Correctie voor de plaats van de deklijn

Indien de werkelijke holte gemeten tot de bovenkant van de deklijn groter of kleiner is dan D , wordt het verschil tussen de holten bij het vrijboord opgeteld of er van afgetrokken.

Artikel 33

Standaardhoogte van de bovenbouw

De standaardhoogte van een bovenbouw is aangegeven in de volgende tabel:

Scheepslengte (L)	Verhoogd halfdek	Elk ander type bovenbouw
meter	meter	meter
30 of minder	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 of meer	1,80	2,30

De standaardhoogte wordt bij tussengelegen lengten door interpolatie verkregen.

Artikel 34

Lengte van de bovenbouw

1. Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, dient voor de lengte van een bovenbouw (S) de som van de gemiddelde lengten van de delen van de bovenbouw die binnen de loodlijnen liggen, te worden genomen.

2. Indien het eindschot van een gesloten bovenbouw in een geheel bol gebogen ronding buiten de aansnijding van het eindschot met de zijden van de bovenbouw uitsteekt, mag de lengte van de bovenbouw vermeerderd worden op basis van een gelijkwaardig vlak schot.

Deze vermeerdering van de lengte dient twee derde te bedragen van de pijl van de ronding.

De maximale waarde van de pijl die in rekening mag worden gebracht, is gelijk aan de helft van de breedte van de bovenbouw, gemeten ter plaatse van de aansnijding van het eindschot met de zijden van de bovenbouw.

Artikel 35

In rekening te brengen lengte van de bovenbouw

1. Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, is de in rekening te brengen lengte (E) van een gesloten bovenbouw van standaardhoogte gelijk aan de lengte S .

2. Indien de zijbeplating van een gesloten bovenbouw van standaardhoogte op een volgens het bepaalde onder a in het tiende lid van artikel 2 van deze bijlage toegestane afstand vanaf de scheepsboorden naar binnen is geplaatst, wordt de in rekening te brengen lengte van die bovenbouw verminderd

$$\text{in de verhouding } \frac{b}{B_s}$$

waarin b = de breedte van de bovenbouw gemeten op de halve lengte, en

B_s = de scheepsbreedte, gemeten op de halve lengte van de bovenbouw.

Indien de bovenbouw over een gedeelte van haar lengte op bovengenoemde wijze naar binnen is geplaatst, wordt alleen de in rekening te brengen lengte van dit gedeelte verminderd.

3. Indien de hoogte van een gesloten bovenbouw geringer is dan de standaardhoogte, wordt de in rekening te brengen lengte van die bovenbouw evenredig met de verhouding van de werkelijke hoogte tot de standaardhoogte verminderd.

Indien de hoogte groter is dan de standaardhoogte, wordt geen groter lengte van de bovenbouw in rekening gebracht.

4. a . Indien een schot zonder openingen de voorzijde van de ruimte onder een verhoogd halfdek afsluit, wordt de lengte tot het schot tot een maximum van 0,6 L in rekening gebracht.

b . Indien het schot als bedoeld onder a van dit lid van openingen is voorzien, wordt de bovenbouw beschouwd als een kampanje met een hoogte die geringer is dan de standaardhoogte.

5. Bovenbouwen die niet gesloten zijn, worden niet in rekening gebracht.

Artikel 36

Trunk

1. Een trunk of een soortgelijke constructie die zich niet tot de scheepsboorden uitstrekt, wordt in rekening gebracht, mits:

- de trunk ten minste even sterk is als een bovenbouw;
- de luikhoofden op het trunkdek zijn aangebracht en voldoen aan het bepaalde in de artikelen 13 tot en met 16 van deze bijlage. Kleine toegangsopeningen in het vrijboorddek kunnen evenwel worden toegestaan indien zij zijn voorzien van deugdelijke waterdichte afsluitmiddelen;
- de stringerplaat van het trunkdek een voldoende breed gangboord vormt en een toereikende dwarsscheepse verstijving verzekert, waarbij het trunkdek van voor tot achter één doorlopend, vast, van relingwerk voorzien, begaanbaar platform vormt, dan wel dat dit wordt gevormd door onderbroken trunks, die door doelmatige vaste loopbruggen met delen van de bovenbouw zijn verbonden;
- de luchtkokers door de trunk zijn beschermd, en de schachten van de luchtkokers door waterdichte kleppen kunnen worden afgesloten of andere gelijkwaardige middelen voor de bescherming van de luchtkokers zijn toegepast;

tot de standaardhoogte verminderd. Indien de hoogte van de luikhoofden op het trunkdek geringer is dan vereist volgens het bepaalde in het eerste lid van artikel 15 van deze bijlage, moet een vermindering van de hoogte van de trunk in rekening worden gebracht, die overeenkomt met het verschil tussen de werkelijke hoogte en de voorgeschreven hoogte van de hoofden.

Artikel 37

Aftrek voor bovenbouw en trunk

1. Indien de totale in rekening te brengen lengte van bovenbouwen en trunks gelijk is aan L, bedraagt de aftrek van het vrijboord:

- 350 millimeter voor een scheepslengte (L) van 24 meter,
- 860 millimeter voor een lengte van 85 meter en
- 1070 millimeter voor een lengte van 122 meter of meer.

Bij tussengelegen lengten wordt de aftrek door interpolatie verkregen.

2. Indien de totale in rekening te brengen lengte kleiner is dan L, bedraagt de aftrek een percentage van de aftrek genoemd in het eerste lid van dit artikel. Dit percentage wordt bepaald met behulp van één der onderstaande tabellen:

Tabel A

Percentage van de aftrek voor schepen van het type A

Totale in rekening te brengen lengte van bovenbouw en trunk										
0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Percentages bij tussengelegen lengten van de bovenbouw worden door interpolatie verkregen.

Tabel B

Percentage van de aftrek voor schepen van het type B

Totale in rekening te brengen lengte van bovenbouw en trunk											
Bovenbouw	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
I. Schepen met bak doch zonder afzonderlijk brughuis	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
II. Schepen met bak en afzonderlijk brughuis	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Percentages bij tussengelegen lengten van de bovenbouw worden door interpolatie verkregen.

e. de verschansing naast de trunk over ten minste de halve lengte van de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het vrijboorddek door open relingwerk is onderbroken;

f. de schachten van voortstuwingsruimten zijn beschermd door de trunk, door een bovenbouw van ten minste standaardhoogte of door een dekhuis van gelijke hoogte en overeenkomstige sterkte;

g. de breedte van de trunk ten minste gelijk is aan 60 percent van de scheepsbreedte;

h. de lengte van de trunk ten minste gelijk is aan 0,6 L indien er geen bovenbouw is aangebracht.

2. De in rekening te brengen lengte van een trunk is gelijk aan zijn volle lengte, verkleind in verhouding van zijn gemiddelde breedte tot B.

3. De standaardhoogte van een trunk is gelijk aan die van een bovenbouw, geen verhoogd halfdek zijnde.

4. Indien de hoogte van een trunk geringer is dan de standaardhoogte, wordt de in rekening te brengen lengte van die trunk evenredig met de verhouding van de werkelijke hoogte

3. Bij de toepassing van tabel B in het tweede lid van dit artikel dient het volgende in acht te worden genomen:

a. indien de in rekening te brengen lengte van een brughuis kleiner is dan 0,2 L, worden de percentages door interpolatie tussen I en II verkregen;

b. indien de in rekening te brengen lengte van een bak groter is dan 0,4 L worden de percentages volgens II verkregen;

c. indien de in rekening te brengen lengte van een bak kleiner is dan 0,07 L worden de percentages verminderd met

$$5 \times \frac{0,07 L - f}{0,07 L}$$

waarin f = de in rekening te brengen lengte van de bak.

Artikel 38

Zeeg

Algemene bepalingen

1. De zeeg wordt gemeten van het dek in de zijde tot een denkbeeldige lijn, die evenwijdig aan de kiel door de zeeglijn op het midden der lengte is getrokken.

2. Van een schip dat met stuurlast is ontworpen, moet de zeeg ten opzichte van de constructiewaterlijn worden gemeten.

3. Van een gladdekschip en van een schip met een onderbroken bovenbouw wordt de zeeg van het vrijboorddek gemeten.

4. Van een schip waarvan de bovenzijde van het scheepsboord een ongewone vorm heeft en waarbij een terugwijking of verspringing in die bovenzijde voorkomt, wordt de zeeg beschouwd in verband met de gelijkwaardige holte in het midden der lengte (zesde lid van artikel 2 van deze bijlage).

5. Van een schip met een bovenbouw van standaardhoogte die zich over de gehele lengte van het vrijboorddek uitstrekt, wordt de zeeg van het dek van de bovenbouw gemeten.

Indien de hoogte van de bovenbouw de standaardhoogte overtreft, wordt het kleinste verschil (Z) tussen de werkelijke hoogte en de standaardhoogte aan elke eindordinaat toegevoegd. De ordinaten op een zesde en een derde deel van de lengte vanaf de eindordinaten worden met $0,444 Z$, onderscheidenlijk $0,111 Z$ vergroot.

6. Indien het dek van een gesloten bovenbouw ten minste dezelfde zeeg heeft als het blootgestelde vrijboorddek, wordt de zeeg van het gedeelte van het vrijboorddek binnen die bovenbouw niet in rekening gebracht.

7. Indien de zeeg van het dek van een gesloten bak of kampanje van standaardhoogte groter is dan de zeeg van het vrijboorddek, of indien een gesloten bak of kampanje een hoogte heeft die de standaardhoogte overtreft, wordt de zeeg van het vrijboorddek vergroot overeenkomstig het bepaalde in het twaalfde lid van dit artikel.

Standaardzeeg

8. De ordinaten van de standaardzeeglijn worden in de volgende tabel aangegeven:

	Plaats van de ordinaat	Ordinaat	Factor
Achterste helft	ALL	millimeter $25 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1
	1/6 L van ALL	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	1/3 L van ALL	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Midscheeps	0	1
Voorste helft	Midscheeps	0	1
	1/3 van VLL	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	1/6 L van VLL	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	VLL	$50 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1

L in meters

Meting van afwijkingen van de standaardzeeglijn

9. Indien de zeeglijn niet samenvalt met de standaardzeeglijn, worden de vier ordinaten van de voorste en van de achterste helft van iedere lijn vermenigvuldigd met de daarbij behorende factoren, zoals deze zijn aangegeven in de tabel in het achtste lid van dit artikel.

Het verschil tussen de sommen van de onderscheidene produkten van de werkelijke zeeglijn en van de standaardzeeglijn in het voorschip en in het achterschip, gedeeld door 8, geeft het tekort of de overmaat aan van de zeeg in het voorschip en in het achterschip.

Het rekenkundig gemiddelde van de overmaat of het tekort vóór en achter geeft dan de overmaat of het tekort aan van de zeeg.

10. Indien de achterste helft van de zeeglijn hoger en de voorste helft lager is dan de standaard, wordt de overmaat

achter niet in aanmerking genomen en slechts het tekort vóór in rekening gebracht.

11. Indien de voorste helft van de zeeglijn hoger en de achterste helft van de zeeglijn niet lager is dan 75 percent van de standaard, wordt de overmaat vóór in rekening gebracht.

Indien het achterste deel lager is dan 50 percent van de standaard, wordt geen rekening gehouden met de overmaat van zeeg in het voorschip.

Indien de zeeg in het achterschip een waarde heeft tussen 50 percent en 75 percent van de standaard, kan een tussenliggende correctie voor de overmaat van zeeg in het voorschip worden toegestaan.

12. Indien de zeeg vergroot mag worden in verband met de aanwezigheid van een gesloten bak of kampanje, moet de volgende formule worden gebruikt:

$$s = \frac{V}{3} \times \frac{L^1}{L}, \text{ waarin:}$$

s = de overmaat van zeeg, die moet worden afgetrokken van het tekort aan zeeg of moet worden opgeteld bij de overmaat van zeeg;

y = het verschil in millimeters tussen de werkelijke hoogte en de standaardhoogte van de bovenbouw gemeten op de loodlijnen;

L^1 = de gemiddelde lengte in meters van de gesloten bak of kampanje met een maximum van $0,5 L$;

L = de scheepslengte in meters, als bedoeld in het eerste lid van artikel 2 van deze bijlage.

Bovenstaande formule is gebaseerd op een kromme van parabolische vorm die aan de werkelijke zeeglijn van het vrijboorddek raakt en de eindordinaat snijdt in een punt dat op een afstand, gelijk aan de standaardhoogte van de bovenbouw, onder het dek van de bovenbouw ligt.

De afstand van het dek van de bovenbouw tot deze kromme mag op geen enkel punt kleiner zijn dan de standaardhoogte van de bovenbouw. De kromme moet worden gebruikt om de zeeglijn in het voorschip en het achterschip vast te stellen.

Wijziging op grond van afwijkingen van de standaardzeeglijn

13. De wijziging van het vrijboord met het oog op de grootte van de zeeg is het tekort aan of de overmaat van zeeg (negende tot en met elfde lid van dit artikel), vermenigvuldigd met $0,75 \frac{S}{2L}$, waarin:

S = de totale lengte van de gesloten bovenbouw.

Vermeerdering voor tekort aan zeeg

14. Indien de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg, wordt de wijziging voor het tekort aan zeeg (dertiede lid van dit artikel) bij het vrijboord opgeteld.

Aftrek voor overmaat van zeeg

15a. Voor een schip, waar een gesloten bovenbouw ten minste $0,1 L$ vóór en ten minste $0,1 L$ achter het midden der lengte het schip bedekt, wordt de wijziging voor een overmaat van zeeg (dertiede lid van dit artikel) van het vrijboord afgetrokken.

Voor een schip waar geen gesloten bovenbouw het midden van het schip bedekt, wordt niets van het vrijboord afgetrokken. Indien een gesloten bovenbouw minder dan $0,1 L$ vóór en minder dan $0,1 L$ achter het midden der lengte het schip bedekt, wordt de aftrek door interpolatie bepaald.

b. De grootste toegelaten aftrek voor een overmaat van zeeg is 125 millimeter per 100 meter lengte van het schip.

Artikel 39

Kleinst toelaatbare boeghoogte ter plaatse van de voorloodlijn

1. De boeghoogte, waaronder wordt verstaan de verticale afstand tussen de ontwerplastlijn bij zomeruitwatering en de

bovenzijde van het blootgestelde dek in de zijde, gemeten op de voorloodlijn, mag niet minder zijn dan

$$56 L \left(1 - \frac{1,36}{500} \frac{L}{Cb + 0,68}\right) \text{ millimeter voor een schip met}$$

een lengte van minder dan 250 meter en

$$7000 \frac{1,36}{Cb + 0,68} \text{ millimeter voor een schip met een lengte van}$$

250 meter of meer en waarin:

L = de scheeps lengte in meters en

Cb = de volheidscoëfficiënt, die niet kleiner behoeft te worden genomen dan 0,68.

2. Indien de boeghoogte overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van dit artikel wordt verkregen door toepassing van zeeg, moet deze zeeg zich vanaf de voorloodlijn over ten minste 15 percent van de scheeps lengte uitstrekken.

Indien de boeghoogte wordt verkregen door het aanbrengen van een bovenbouw, moet de lengte van deze bovenbouw vanaf de voorloodlijn tenminste 0,07 L bedragen.

De bovenbouw moet dan aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. voor een schip met een lengte van 100 meter of minder moet de bovenbouw zijn gesloten overeenkomstig het bepaalde in het tiende lid van artikel 2 van deze bijlage;

b. voor een schip met een lengte van meer dan 100 meter behoeft de bovenbouw niet te zijn gesloten overeenkomstig het bepaalde in het tiende lid van artikel 2 van deze bijlage maar moeten de afsluitmiddelen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

3. Voor schepen, waarvoor het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel in verband met bijzondere voorwaarden voor de vervulling van hun taak onredelijk of onuitvoerbaar is, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijkingen toestaan.

Artikel 40

Minimum vrijboord

Zomervrijboord

1. Het minimum vrijboord in het zomervaargebied is het vrijboord dat uit de in artikel 28 van deze bijlage gegeven tabellen is afgeleid, na wijziging ingevolge het bepaalde in artikel 27 voor zover van toepassing, de artikelen 29, 30, 31, 32, 37 en 38, en, indien van toepassing, artikel 39 van deze bijlage.

2. Het vrijboord, berekend overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, echter zonder de correctie voor de plaats van de deklijn zoals bepaald in artikel 32 van deze bijlage, mag in zout water niet minder zijn dan 50 millimeter.

Voor een schip waarvan de luikhoofden in positie 1 zijn voorzien van luiken die niet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 15 (zevende lid), 16 of 26 van deze bijlage, mag dit vrijboord in zout water niet minder zijn dan 150 millimeter.

Tropenvrijboord

3. Het minimum vrijboord in het tropisch vaargebied is het vrijboord dat wordt verkregen door van het toegekende

$$\frac{1}{48} \text{ zomervrijboord — van de zomerdiepgang, gemeten van de}$$

bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk, af te trekken.

4. Het tropenvrijboord berekend overeenkomstig het bepaalde in het eerste en derde lid van dit artikel, echter zonder correctie voor de plaats van de deklijn zoals bepaald in artikel 32 van deze bijlage, mag in zout water niet minder zijn dan 50 millimeter.

Voor een schip waarvan de luikhoofden in positie 1 zijn voorzien van luiken die niet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 15 (zevende lid), 16 of 26 van deze bijlage mag dit vrijboord in zout water niet minder zijn dan 150 millimeter.

Wintervrijboord

5. Het minimum vrijboord in het wintervaargebied is het vrijboord dat wordt verkregen door bij het toegekende zomervrijboord — van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant

van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk, op te tellen.

Wintervrijboord in de Noord-Atlantische Oceaan

6. Het minimum vrijboord voor een schip met een lengte van niet meer dan 100 meter, dat gedurende het periodieke winterseizoen op enigerlei plaats in het vaargebied in de Noord-Atlantische Oceaan, zoals bedoeld in artikel 70 van deze bijlage, komt, is gelijk aan het toegekende wintervrijboord vermeerderd met 50 millimeter.

Voor een schip met een lengte van meer dan 100 meter is het gelijk aan het toegekende wintervrijboord.

Vrijboord in zoetwater

7. Het minimum vrijboord in zoet water van een soortgelijk gewicht van één is het vrijboord, verkregen door het toegekende

$$\text{vrijboord in zout water te verminderen met } \frac{\Delta}{40t} \text{ centimeter,}$$

waarin:

Δ = het displacement in zout water in tonnen bij de uitwatering in de zomer en

t = het aantal tonnen, waarmee het displacement per centimeter in zout water bij de uitwatering in de zomer toeneemt.

8. Indien het displacement bij de uitwatering in de zomer niet met zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aftrek —

van de zomerdiepgang zijn, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk.

Afronding van vrijboordmaten

9. Nadat het toe te kennen zomervrijboord en de afstanden van de lijn voor het zomervrijboord tot de overige lijnen in millimeters nauwkeurig zijn bepaald worden zij afgerond op hele centimeters. Hierbij wordt 5 millimeter of meer als één centimeter gerekend en minder dan 5 millimeter verwaarloosd.

HOOFDSTUK IV

UITWATERING VAN SCHEPEN DIE DEKLASTEN HOUT VERVOEREN

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 41

Omschrijvingen

Deklast hout

1. De uitdrukking „deklast hout” duidt een lading hout aan die op een niet overdekt gedeelte van een vrijboorddek of van een dek van de bovenbouw wordt vervoerd en die zich zo dicht mogelijk tot elk boord uitstrekt.

Houtpulp of dergelijke lading die zeer hygroscopisch is, wordt niet als een deklast hout beschouwd.

Houtvaartuitwatering

2. Een deklading hout geeft aan het schip een aanvullend drijfvermogen en een extra bescherming tegen de zee. In verband hiermede kan aan een schip dat een deklast hout vervoert een gereduceerde uitwatering worden toegekend. Deze uitwatering wordt vastgesteld volgens het bepaalde in artikel 62 van deze bijlage en kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie slechts worden toegestaan onder de voorwaarden gesteld in de artikelen 42 tot en met 61 van deze bijlage. De bijbehorende uitwateringslijnen worden aangebracht volgens het bepaalde in het derde en vierde lid van artikel 5 van deze bijlage.

§ 2. Bijzondere voorwaarden waaraan in het algemeen moet worden voldaan

Artikel 42

Eisen, gesteld ter verkrijging van een „certificaat voor de houtvaart”

1. Voor het verkrijgen van een „certificaat voor de houtvaart” komen alleen in aanmerking de schepen die voldoen aan de eisen, gesteld in de artikelen 43 tot en met 50 en in artikel 54 van deze bijlage.

2. Een tekening van het algemeen plan, benevens tekeningen die de onderdelen en inrichtingen voor het sjourren van de deklast hout aangeven, moeten bij de eerste aanvraag tot het verkrijgen van een „certificaat voor de houtvaart” worden overgelegd.

Artikel 43

Sterkte en stabiliteit

Het schip moet voldoende sterk zijn met het oog op het gewicht van de deklast en redelijke waarborgen bieden voor voldoende stabiliteit bij het vervoer van deklasten hout. In verband daarmee kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de hoogte van de deklast die een schip mag vervoeren, beperken. Deze beperking wordt op het „certificaat voor de houtvaart” aangegeven. Een deklast van onbeperkte hoogte in de zomer kan slechts worden toegekend, indien het schip van een dubbele bodem is voorzien. Deze dubbele bodem moet ten minste over de halve scheeps lengte doorlopen en zodanig zijn ingedeeld dat het optreden van een vrij vloeistofoppervlak over meer dan de halve scheepsbreedte steeds kan worden vermeden.

Artikel 44

Bovenbouw

Het schip moet zijn voorzien van een bak en, indien de lengte (L) minder is dan 100 meter, eveneens van een kampanje of van een verhoogd halfdek. Indien een verhoogd halfdek is aangebracht moet achter op dit verhoogd halfdek een sterke stalen kap of een dekhuis zijn geplaatst.

Artikel 45

Verschansing

1. Het schip moet zijn voorzien van een verschansing van een hoogte die, in geval de toegekende hoogte van de deklast beperkt is, ten minste gelijk is aan één derde van die hoogte, met dien verstande dat de verschansing niet lager mag zijn dan 0,75 meter en niet hoger hoeft te zijn dan 1,00 meter. Indien geen beperking voor de hoogte van de deklast is voorgeschreven, moet de hoogte van de verschansing ten minste 1,00 meter bedragen.

2. De verschansing moet door verschansingsteunen van voldoende sterkte op onderlinge afstanden van ten hoogste 1,85 meter worden ondersteund. Deze steunen moeten onderdeks voldoende zijn gesteund en deugdelijk aan het dek en aan de verschansing zijn verbonden.

3. De verschansing moet zijn voorzien van de in artikel 24 van deze bijlage voorgeschreven waterloospoorten die zodanig moeten zijn ingericht dat, ook wanneer het schip een deklast hout vervoert, hun goede werking is gewaarborgd.

Artikel 46

Schachten van voortstuwingsruimten

Schachten van voortstuwingsruimten op het vrijboorddek moeten door een bovenbouw worden beschermd, tenzij deze schachten voldoende sterk en hoog zijn om tegen het voeren van deklasten hout langs haar zijden bestand te zijn.

Artikel 47

Stuurinrichting

1. De plaats van het stuurrad moet zodanig zijn, dat de roerganger te allen tijde vrij uitzicht over de deklast heen heeft.

2. De stuurinrichting moet deugdelijk tegen beschadiging door de deklast zijn beschermd en, voorzover dit uitvoerbaar is, te allen tijde bereikbaar zijn. Indien op het achterdek van een schip zonder kampanje een stuurinrichting aanwezig is, moet deze in een stevige stalen dekhut zijn opgesteld die te allen tijde behoorlijk toegankelijk is, tenzij een andere doeltreffende bescherming aanwezig is.

Artikel 48

Inrichtingen aan dek voor sjourren van de deklast

1. Op het dek moeten op onderlinge afstanden van ten hoogste 3,00 meter dekpoten van behoorlijke constructie en sterkte stevig aan de stringerplaat nabij de verschansing zijn bevestigd of gelijkwaardige inrichtingen zijn aangebracht om de losse stutten ter voorkoming van het overgaan van de deklast te steunen. Vertikaal boven elke pot moet een tweetal gaten van 26 millimeter middellijn in het verschansingsprofiel aanwezig zijn om gelegenheid te bieden bedoelde deklaststutten daaraan te bindzelen. De afstand van de eerste dekpot tot een eindschot van de bovenbouw of tot de achterzijde van de deklast bij een schip zonder bovenbouw op het achterschip mag niet groter zijn dan 1,90 meter.

2. Voor het bevestigen van de sjourings voor de deklast moeten sterke oogplaten aan de berghoutgang op afstanden van ten hoogste 3,00 meter stevig zijn bevestigd, waarbij de afstand van de eerste oogplaat tot een eindschot van de bovenbouw niet meer dan 1,25 meter mag zijn. Indien zich op het achterschip geen bovenbouw bevindt, moeten eveneens oogplaten op 0,60 meter en 1,50 meter vanaf de achterzijde van de deklast zijn aangebracht.

3. In het boveinde van elke verschansingsteun moet een gat met een middellijn van ten minste 26 millimeter aanwezig zijn om zo nodig extra sjourings te kunnen aanbrengen.

Artikel 49

Lier of spil op het achterdek

Een werktuiglijk gedreven lier of spil moet op het achterdek aanwezig zijn, tenzij de inrichting zodanig is, dat te allen tijde van één der werktuiglijk gedreven lieren aan dek of op een bovenbouw kan worden gebruik gemaakt.

Op schepen van minder dan 500 ton wordt een dergelijke lier of spil niet geëist.

Artikel 50

Verkeer van en naar verblijven, voortstuwingsruimten en overige gedeelten van het schip

1. Het verkeer van en naar de verblijven, de voortstuwingsruimten en alle overige gedeelten van het schip, die in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moet te allen tijde voldoende veilig kunnen zijn.

2. De verblijven moeten daartoe zijn voorzien van veilige nooduitgangen indien de inrichting zodanig is, dat gevaar bestaat dat de gewone toegangsoeningen door verschuiving van de deklast worden versperd. Onder deze nooduitgangen moeten trappen of klimtreden zijn aangebracht.

3. Als aanvulling op het bepaalde in het vijfde lid van artikel 25 van deze bijlage moeten lijnen op onderlinge afstanden van ten hoogste 33 centimeter boven elkaar worden bevestigd aan stevig geplaatste stutten van voldoende sterkte of er moet zijn voorzien in een deugdelijk relingwerk waarvan de roeden op ten hoogste dezelfde afstand uit elkaar zijn geplaatst. De hoogte van deze bescherming moeten ten minste 1 meter boven de deklast bedragen.

De bescherming moet aan iedere zijde van de deklast worden aangebracht. De deklast moet aan de bovenzijde voldoende vlak zijn om deze begaanbaar te doen zijn.

Artikel 51

Dekopeningen, die door de deklast worden bedekt

Openingen die naar ruimten onder het vrijboorddek leiden en door de deklast worden bedekt, moeten goed zijn gesloten

en geschalmd. Alle onderdelen als luikschilden en luiken moeten op hun plaats liggen. Luchtkokers moeten op doeltreffende wijze zijn beschermd.

Artikel 52

Stuwen

1. Een deklast hout moet zo goed mogelijk passend tussen delen van de bovenbouw, luikhoofden en dergelijke zijn gestuwd en behoorlijk zijn gesjord. Ter plaatse van openingen die toegang geven tot de verblijven, de voortstuwingsruimten en andere ruimten die in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moet de deklast zodanig zijn gestuwd, dat deze openingen behoorlijk kunnen worden bereikt, geopend en afgesloten tegen het binnendringen van water.

2. De deklast mag op generlei wijze de navigatie en het verrichten van noodzakelijke werkzaamheden aan boord belemmeren of gevaar opleveren voor de stabiliteit gedurende de reis, waarbij rekening moet worden gehouden met het verbruik van brandstoffen en voorraden en met het toenemen van het gewicht van de deklast door het opnemen van water en de afzetting van ijs.

Indien het compenseren van het verbruik geschiedt door het vullen van dubbele bodem tanks moeten deze gezamenlijk een gewicht aan zeewater kunnen bevatten, dat ten minste gelijk is aan het gehele gewicht van het te verwachten verbruik van de in de dubbele bodem medegevoerde brandstoffen en water, vermeerderd met de helft van het gedurende de reis te verwachten verbruik van vloeistoffen en vaste brandstoffen uit ruimten tussen het bovendeck en de dubbele bodem en vervolgens verminderd met de helft van het gewicht van het gedurende de reis te verwachten verbruik van vloeistoffen en vaste brandstoffen uit ruimten boven het bovendeck. Ter compensatie van nat worden van de deklading zal zo nodig bij de aanvang van de reis een speciaal daartoe bestemde dubbele bodemtank van geëigende inhoud ledig moeten worden gehouden.

De indeling van de dubbele bodem moet zodanig zijn dat aan bovenstaande eisen gemakkelijk kan worden voldaan. Daarbij moet het optreden van een vrij vloeistoppervlak over meer dan de halve scheepsbreedte kunnen worden vermeden. Het vervoer van een deklast hout mag in het algemeen niet plaats hebben op een dek waar de boten zijn opgesteld. Indien echter geen deklast hout in de nabijheid van de boten wordt gestuwd en naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het verkeer naar en de behandeling van de boten ook bij mogelijk verschuiven van de deklast geen hinder zullen ondervinden kan hij van deze bepaling vrijstelling verlenen.

3. De peilpijpen moeten bij het vervoer van een deklast hout bereikbaar zijn. De deklast mag het gebruik van de peilpijpen niet belemmeren.

4. Op een schip dat zich in de winter in een periodiek wintervaargebied bevindt, mag de hoogte van de deklast boven het vrijboorddek een derde gedeelte van de grootste scheepsbreedte niet te boven gaan.

5. Het licht van de boordlantaarns mag niet worden onderschept.

Artikel 53

Deklaststutten

1. In elk der in artikel 48 van deze bijlage voorgeschreven dekpoten moet een stevige stut tegen de verschansing worden geplaatst om overgaan van de deklast te verhinderen. Deze stutten moeten van hout zijn en stevig aan het verschansingsprofiel worden gebindseld.

2. Indien de aard van de deklast dit wenselijk maakt moeten, zowel voor de deklast op het vrijboorddek als voor die op een dek van de bovenbouw, tussen de in het eerste lid van dit artikel bedoelde stutten extra stutten, zo goed mogelijk bevestigd, worden geplaatst.

3. Waar nodig moeten de stutten door dwarsscheepse sjorrings van voldoende sterkte onderling worden verbonden.

Artikel 54

Sjorrings

1. Een deklast hout moet deugdelijk over de gehele lengte door onafhankelijk over de deklast geslagen sjorrings op afstanden van ten hoogste 3,00 meter worden vastgemaakt.

2. Indien de lengte van het als deklast vervoerde hout kleiner is dan 3,60 meter, moet de afstand tussen de sjorrings worden verminderd of moeten andere geschikte voorzieningen worden getroffen.

3. De sjorrings over de deklast moeten in goede toestand verkeren en zijn voorzien van de nodige sliphaken en span-schroeven, die te allen tijde bereikbaar moeten zijn.

§ 3. Bijzondere eisen voor dieper afladen

Artikel 55

Algemene bepalingen

1. Schepen waarvoor een vermindering van het vrijboord bij het vervoer van deklasten hout wordt toegestaan, moeten voldoende sterk zijn met het oog op het dieper afladen.

2. Behoudens het bepaalde in artikel 61 van deze bijlage, is dieper afladen slechts toegestaan indien de kuilen op het vrijboorddek over hun volle lengte met hout zijn gevuld. De hoogte van de deklast moet ten minste gelijk zijn aan de standaardhoogte van de bovenbouw, geen verhoogd halfdek zijnde.

Artikel 56

Bovenbouw

De volgens artikel 44 van deze bijlage voorgeschreven bak moet bij de in artikel 55 van deze bijlage bedoelde schepen een hoogte hebben die ten minste gelijk is aan de standaardhoogte en een lengte van ten minste 0,07 L.

Indien de scheepslengte kleiner is dan 100 meter moeten bedoelde schepen bovendien zijn voorzien van een kampanje van standaardhoogte of van een verhoogd halfdek.

Indien een verhoogd halfdek is aangebracht, moet achter op dit dek een sterke stalen kap of dekhuis zijn geplaatst. De totale hoogte van het verhoogde halfdek en het dekhuis of de kap moet ten minste gelijk zijn aan de standaardhoogte van een kampanje.

Artikel 57

Verschansing

1. De verschansing mag bij de in artikel 55 van deze bijlage bedoelde schepen niet lager zijn dan 1 meter en de dikte van de verschansingplaat niet minder dan 7 millimeter.

2. De afstanden tussen de verschansingsteunen op het vrijboorddek mogen bij de in het eerste lid van dit artikel bedoelde schepen niet groter zijn dan 1½ maal de hoogte van de verschansing.

3. De verschansingsteunen moeten zijn vervaardigd van bulbplaat van 180 x 10 millimeter of van gelijkwaardig profiel en overigens voldoen aan het bepaalde in artikel 45 van deze bijlage.

Artikel 58

Schachten van voortstuwingsruimten

Schachten van voortstuwingsruimten op het vrijboorddek moeten bij de in artikel 55 van deze bijlage bedoelde schepen ten minste een hoogte hebben gelijk aan de standaardhoogte van een brughuis of van een kampanje. Indien deze schachten zich uitstrekken boven het dek van een bovenbouw waarop een deklast hout wordt vervoerd, moeten zij voldoende sterk en hoog zijn om tegen het voeren van deklasten hout langs haar zijden bestand te zijn.

Artikel 59

Dubbele bodem

De in artikel 55 van deze bijlage bedoelde schepen moeten zijn voorzien van een dubbele bodem, die zoveel mogelijk van

het voorpiekschot tot het achterpiekschot doorloopt. Deze dubbele bodem moet zodanig zijn ingedeeld dat het optreden van een vrij vloeistofoppervlak over meer dan de halve scheepsbreedte steeds kan worden vermeden.

Artikel 60

Sjorrings

1. De sjorrings over de deklast bij de in artikel 55 van deze bijlage bedoelde schepen moeten bestaan uit ketting met een diameter van niet minder dan 19 millimeter of uit buigzaam staaldraad van gelijke sterkte.

2. In staaldraadsjorrings moet een kort eind ketting met lange schalmen voorkomen, teneinde de lengte der sjorrings te kunnen regelen.

3. Indien de onderlinge afstand der sjorrings kleiner is dan 1,50 meter mag de zwaarte der sjorrings evenredig worden verminderd, doch nimmer mogen zij uit ketting bestaan met een diameter van minder dan 13 millimeter of uit staaldraad van een geringere sterkte dan die, welke overeenkomt met de sterkte van een ketting van 13 millimeter.

4. Alle onderdelen die nodig zijn voor het vastmaken van de sjorrings moeten in sterkte met die van de sjorrings overeenkomen.

Artikel 61

Stuwen

De deklast hout moet zijn gestuwd overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 52 en 55 (tweede lid) van deze bijlage.

Indien zich op het achterschip geen bovenbouw bevindt, moet de deklast zich over de gehele lengte van het dek uitstrekken. Indien dit niet uitvoerbaar is, dient de deklast zich ten minste tot de achterzijde van het achterste luikhoofd uit te strekken.

§ 4. Toe te kennen vrijboord

Artikel 62

Berekening van het vrijboord

1. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overtuigd is dat het schip geschikt is voor het vervoer van deklasten hout en dat de inrichtingen gelijk of ten minste gelijkwaardig zijn aan hetgeen in het voorgaande voor dat vervoer is voorgeschreven, mag voor dat schip tijdens bedoeld vervoer het minimum vrijboord in de zomer worden verminderd volgens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

2. Het houtvaart minimum vrijboord in de zomer wordt berekend overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 27 (vijfde, zesde en elfde lid), 28, 29, 30, 31, 32, 37 en 38 van deze bijlage, met dien verstande dat de volgende percentages in de plaats worden gesteld van die volgens artikel 37 van deze bijlage.

Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw

0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Percentages bij tussengelegen lengten van de bovenbouw worden door interpolatie verkregen.

3. Het toe te kennen houtvaart vrijboord in de winter wordt verkregen door bij het toegekende houtvaart vrijboord in de ¹zomer — van de tot bovenkant kiel gemeten corresponderende diepgang op te tellen.

4. Het toe te kennen houtvaart vrijboord in de winter in de Noord-Atlantische Oceaan is het toegekende vrijboord in de winter in de Noord-Atlantische Oceaan, zoals dit in het zesde lid van artikel 40 van deze bijlage wordt voorgeschreven.

5. Het toe te kennen houtvaart vrijboord in de tropen wordt verkregen door van het toegekende houtvaart vrijboord in de ¹zomer — van de tot bovenkant kiel gemeten corresponderende diepgang af te trekken.

6. Het toe te kennen houtvaart vrijboord in zoetwater wordt verkregen in overeenstemming met het bepaalde in het zevende lid van artikel 40 van deze bijlage en gebaseerd op het toegekende houtvaart vrijboord in de zomer.

7. De afronding in centimeters van de maten voor het vrijboord na afloop van de berekening geschiedt op dezelfde wijze als aangegeven in het negende lid van artikel 40 van deze bijlage.

HOOFDSTUK V

Vaargebieden en seizoenen

(zie afbeelding 5)

Artikel 63

Toepassing

1. In de verschillende vaargebieden mag niet dieper worden afgeladen dan tot de bij het betreffende vaargebied behorende uitwateringslijn als genoemd in artikel 5 van deze bijlage.

2. Een haven liggende op de grens tussen twee vaargebieden wordt beschouwd te liggen binnen het vaargebied vanwaar het schip komt of waarheen het vertrekt.

Artikel 64

Noordelijke Periodieke Wintervaargebieden

De volgende gebieden worden als Noordelijke Periodieke Wintervaargebieden beschouwd.

1. In de Noord-Atlantische Oceaan

a. Een gebied benoorden de lijn gevormd door de meridiaan 68°30' Westlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte, vandaar de loxodroom naar een punt op 36° Noorderbreedte en 73° Westlengte, vandaar de parallel van 36° Noorderbreedte tot 25° Westlengte en vandaar de loxodroom naar Kaap Torinana.

Seizoenindeling:

Winter: 1 november tot en met 31 maart;

Zomer: 1 april tot en met 31 oktober.

Van dit gebied zijn uitgezonderd de vaargebieden als bedoeld onder 1b en 1c van dit artikel alsmede het vaargebied in de Oostzee, bedoeld onder 2 van artikel 66 van deze bijlage.

b. Een gebied benoorden de lijn gevormd door de meridiaan van 50° Westlengte, van de kust van Groenland tot 45° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 45° Noorderbreedte tot 15° Westlengte, vandaar de meridiaan van 15° Westlengte tot 60° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 60° Noorderbreedte tot de meridiaan van Greenwich, vandaar deze meridiaan naar het noorden.

Seizoenindeling:

Winter: 16 oktober tot en met 15 april;

Zomer: 16 april tot en met 15 oktober.

c. Een gebied begrensd door de meridiaan met 68°30' Westlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte, vandaar de loxodroom naar het zuidelijke snijpunt van de meridiaan van 61° Westlengte met de kust van Canada en vandaar de oostkust van Canada en van de Verenigde Staten.

Seizoenindeling:

voor schepen met een lengte van meer dan 100 meter:

Winter: 16 december tot en met 15 februari;

Zomer: 16 februari tot en met 15 december;

voor schepen met een lengte van 100 meter of kleiner:

Winter: 1 november tot en met 31 maart;

Zomer: 1 april tot en met 31 oktober.

2. In de Noordelijke Stille Oceaan

Een gebied benoorden de lijn gevormd door de parallel van 50° Noorderbreedte van de oostkust van de USSR tot de westkust van Sachalin, vandaar de westkust van Sachalin tot het zuidelijke uiteinde van Kurilion, vandaar de loxodroom naar Wakkaina (Hokkaido), vandaar de oostkust en de zuidkust van Hokkaido tot 145° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 145° Oosterlengte tot 35° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 35° Noorderbreedte tot 150° Westlengte en vandaar de loxodroom naar het meest zuidelijke punt van Dall Island (Alaska).

Seizoenindeling:

Winter: 16 oktober tot en met 15 april;
Zomer: 16 april tot en met 15 oktober.

Artikel 65

Zuidelijk Periodiek Wintervaargebied

Het volgende gebied wordt als Zuidelijk Periodiek Wintervaargebied beschouwd:

Een gebied bezuiden de lijn gevormd door de loxodroom van de oostkust van Zuid-Amerika bij Kaap Tres Puntas naar een punt op 34° Zuiderbreedte en 50° Westlengte, vandaar de parallel van 34° Zuiderbreedte tot 17° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 35° 10' Zuiderbreedte en 20° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 34° Zuiderbreedte en 28° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 35° 30' Zuiderbreedte en 118° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar Kaap Grim aan de noordwestkust van Tasmanië, vandaar de noordkust en de oostkust van Tasmanië tot het meest zuidelijke punt van Bruny Island, vandaar de loxodroom naar Black Rock Point op Stewart Island, vandaar de loxodroom naar een punt op 47° Zuiderbreedte en 170° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 33° Zuiderbreedte en 170° Westlengte en van daar de parallel van 33° Zuiderbreedte tot de westkust van Zuid-Amerika.

Seizoenindeling:

Winter: 16 april tot en met 15 oktober;
Zomer: 16 oktober tot en met 15 april.

Artikel 66

Periodieke Wintervaargebieden voor schepen met een lengte van 100 meter en kleiner

De volgende gebieden worden als periodieke wintervaargebieden beschouwd voor schepen met een lengte van 100 meter en kleiner. Voor schepen met een lengte van meer dan 100 meter worden deze gebieden echter als zomervaargebieden beschouwd.

1. In de Atlantische Oceaan

Een gebied begrensd door de meridiaan van 68° 30' Westlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte, vandaar de loxodroom naar een punt op 36° Noorderbreedte en 73° Westlengte, vandaar de parallel van 36° Noorderbreedte tot de kust van de Verenigde Staten en vandaar de oostkust van de Verenigde Staten.

Seizoenindeling:

Winter: 1 november tot en met 31 maart;
Zomer: 1 april tot en met 31 oktober.

2. Oostzee

De Oostzee begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak.

Seizoenindeling:

Winter: 1 november tot en met 31 maart;
Zomer: 1 april tot en met 31 oktober.

3. Zwarte Zee

Een gebied in de Zwarte Zee benoorden de lijn gevormd door de parallel van 44° Noorderbreedte.

Seizoenindeling:

Winter: 1 december tot en met 28/29 februari;
Zomer: 1 maart tot en met 30 november.

4. Middellandse Zee

Een gebied in de Middellandse Zee begrensd door de meridiaan van 3° Oosterlengte van de kust van Spanje tot 40° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 40° Noorderbreedte tot de westkust van Sardinië, vandaar de westkust en noordkust van Sardinië tot 9° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 9° Oosterlengte tot de zuidkust van Corsica, vandaar de westkust en noordkust van Corsica tot 9° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar Kaap Sicié en vandaar de kust van Frankrijk en Spanje.

Seizoenindeling:

Winter: 16 december tot en met 15 maart;
Zomer: 16 maart tot en met 15 december.

5. Japanse Zee

Een gebied in de Japanse zee tussen de parallel van 50° Noorderbreedte en de loxodroom van de Oostkust van Korea op 38° Noorderbreedte naar de Westkust van Hokkaido op 43° 12' Noorderbreedte.

Seizoenindeling:

Winter: 1 december tot en met 28/29 februari;
Zomer: 1 maart tot en met 30 november.

Artikel 67

Periodieke Tropische Vaargebieden

De volgende gebieden worden als Periodieke Tropische Vaargebieden beschouwd:

1. In de Noord-Atlantische Oceaan

Een gebied begrensd in het noorden door de loxodroom van Kaap Catoche (Yucatan) naar Kaap San Antonio (Cuba), de noordkust van Cuba tot 20° Noorderbreedte en vandaar de parallel van 20° Noorderbreedte tot 20° Westlengte; in het westen door de kust van Midden-Amerika en in het zuiden en oosten door de noordgrens van het Tropische Vaargebied.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 november tot en met 15 juli;
Zomer: 16 juli tot en met 31 oktober.

2. In de Arabische Zee

Een gebied begrensd in het westen door de kust van Afrika, de meridiaan van 45° Oosterlengte in de Golf van Aden, de kust van Zuid-Arabië en de meridiaan van 59° Oosterlengte in de Golf van Onan; in het noorden en oosten door de kust van Pakistan en van India; in het zuiden door de noordelijke grens van het Tropische Vaargebied.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 september tot en met 31 mei;
Zomer: 1 juni tot en met 31 augustus.

3. In de Golf van Bengalen

De Golf van Bengalen ten noorden van de noordelijke grens van het Tropische Vaargebied.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 december tot en met 30 april;
Zomer: 1 mei tot en met 30 november.

4. In de zuidelijke Indische Oceaan

a. Een gebied begrensd in het noorden en westen door de zuidelijke grens van het Tropische Vaargebied en de oostkust van Madagascar; in het zuiden door de parallel van 20° Zuiderbreedte; in het oosten door de loxodroom van een punt op 20° Zuiderbreedte en 50° Oosterlengte naar een punt op 15° Zuiderbreedte en 51° 30' Oosterlengte en van daar de meridiaan van 51° 30' Oosterlengte tot 10° Zuiderbreedte.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 april tot en met 30 november;
Zomer: 1 december tot en met 31 maart.

b. Een gebied begrensd in het noorden door de zuidelijke grens van het Tropisch Vaargebied; in het oosten door de kust van Australië; in het zuiden door de parallel van 15°

Zuiderbreedte van 51°30' Oosterlengte tot 120° Oosterlengte en vandaar de meridiaan van 120° Oosterlengte tot de kust van Australië; in het westen door de meridiaan van 51°30' Oosterlengte.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 mei tot en met 30 november;

Zomer: 1 december tot en met 30 april.

5. In de Chinese Zee

Een gebied begrensd in het westen en noorden door de kust van Vietnam en China van 10° Noorderbreedte tot Hong Kong; in het oosten door de loxodroom van Hong Kong naar de haven van Soeal (Luzon) en de westkust van de eilanden Luzon, Samar en Leyte tot 10° Noorderbreedte en in het zuiden door de parallel van 10° Noorderbreedte, waarbij Hong Kong en Soeal worden beschouwd als te liggen op de grens van het Periodiek Tropische vaargebied en het Zomergebied.

Seizoenindeling:

Tropisch: 21 januari tot en met 30 april;

Zomer: 1 mei tot en met 20 januari.

6. In de noordelijke Stille Oceaan

a. Een gebied begrensd in het noorden door de parallel van 25° Noorderbreedte, in het westen door de meridiaan van 160° Oosterlengte, in het zuiden door de parallel van 13° Noorderbreedte en in het oosten door de meridiaan van 130° Westerlengte.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 april tot en met 31 oktober;

Zomer: 1 november tot en met 31 maart.

b. Een gebied begrensd in het noorden en oosten door de westkust van Noord- en Midden-Amerika, in het westen door de meridiaan van 123° Westerlengte van de kust van Noord-Amerika tot 33° Noorderbreedte en vandaar de loxodroom naar een punt op 13° Noorderbreedte en 105° Westerlengte en in het zuiden door de parallel van 13° Noorderbreedte.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 maart tot en met 30 juni en

1 november tot en met 30 november;

Zomer: 1 juli tot en met 31 oktober en

1 december tot en met 28/29 februari.

7. In de zuidelijke Stille Oceaan

a. De Golf van Carpentaria ten zuiden van de zuidelijke grens van het Tropisch Vaargebied.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 april tot en met 30 november;

Zomer: 1 december tot en met 31 maart.

b. Een gebied begrensd in het noorden en oosten door de zuidelijke grens van het tropische Vaargebied; in het zuiden door de Steenbokskeerkring van de oostkust van Australië tot 150° Westerlengte, vandaar de meridiaan van 150° Westerlengte tot 20° Zuiderbreedte en vandaar de parallel van 20° Zuiderbreedte tot het punt waar deze de zuidelijke grens van het Tropische Vaargebied snijdt; in het westen door de grenzen van het gebied behorende tot het Tropische Vaargebied dat gelegen is binnen het Great Barrier Reef en de oostkust van Australië.

Seizoenindeling:

Tropisch: 1 april tot en met 30 november;

Zomer: 1 december tot en met 31 maart.

Artikel 68

Tropisch Vaargebied

De volgende gebieden worden als Tropisch Vaargebied beschouwd:

1. Het gebied begrensd in het noorden door de parallel van 13° Noorderbreedte van de oostkust van Midden-Amerika tot 60° Westerlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 10° Noorderbreedte en 58° Westerlengte, vandaar de pa-

rallel van 10° Noorderbreedte tot 20° Westerlengte, vandaar de meridiaan van 20° Westerlengte tot 30° Noorderbreedte en vandaar de parallel van 30° Noorderbreedte tot de westkust van Afrika; van de oostkust van Afrika door de parallel van 8° Noorderbreedte tot 70° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 70° Oosterlengte tot 13° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 13° Noorderbreedte tot de westkust van India, vandaar de zuidkust van India tot 10°30' Noorderbreedte aan de oostkust van India, vandaar de loxodroom naar een punt op 9° Noorderbreedte en 82° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 82° Oosterlengte tot 8° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 8° Noorderbreedte tot de westkust van het Maleise schiereiland, vandaar de kust van Zuidoost-Azië tot aan de oostkust van Vietnam op 10° Noorderbreedte, vandaar de parallel van 10° Noorderbreedte tot 145° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 145° Oosterlengte tot 13° Noorderbreedte en vandaar de parallel van 13° Noorderbreedte tot de westkust van Midden-Amerika, waarbij Saigon wordt beschouwd als te liggen op de grenslijn van het Tropische Vaargebied en het periodiek Tropisch vaargebied als bedoeld onder 5 van artikel 67 van deze bijlage.

De zuidelijke grens wordt gevormd door de loxodroom van de haven Santos (Brazilië) naar het punt waar de meridiaan van 40° Westerlengte de Steenbokskeerkring snijdt, vandaar de Steenbokskeerkring tot de westkust van Afrika; van de oostkust van Afrika de parallel van 20° Zuiderbreedte tot de westkust van Madagascar, vandaar de westkust en noordkust van Madagascar tot 50° Oosterlengte, vandaar de meridiaan van 50° Oosterlengte tot 10° Zuiderbreedte, vandaar de parallel van 10° Zuiderbreedte tot 98° Oosterlengte, vandaar de loxodroom naar Port Darwin (Australië), vandaar de kust van Australië en van Wessel Island oostwaarts tot Kaap Wessel, vandaar de parallel van 11° Zuiderbreedte tot de westzijde van Kaap York, vandaar de oostkust van Australië tot de parallel van 22° Zuiderbreedte, vandaar de parallel van 22° Zuiderbreedte tot het Great Barrier Reef, vandaar het Great Barrier Reef tot de parallel van 11° Zuiderbreedte, vandaar de parallel van 11° Zuiderbreedte tot 150° Westerlengte, vandaar de loxodroom naar een punt op 26° Zuiderbreedte en 75° Westerlengte en vandaar de loxodroom naar de westkust van Zuid-Amerika op 30° Zuiderbreedte, waarbij Coquimbo en Santos worden beschouwd als te liggen op de grenslijn van het Tropisch Vaargebied en het Zomervaargebied.

2. Het Suezkanaal, de Rode Zee en de de Golf van Aden, van Port Said tot de meridiaan van 45° Oosterlengte, waarbij Aden en Berbera worden beschouwd als te liggen op de grenslijn van het Tropisch vaargebied en het Periodiek Tropisch Vaargebied als bedoeld onder 2 van artikel 67 van deze bijlage.

3. De Perzische Golf tot de meridiaan van 59° Oosterlengte.

Artikel 69

Zomervaargebieden

De in de artikelen 64 tot en met 68 van deze bijlage niet genoemde gebieden vormen de Zomervaargebieden.

Artikel 70

Vaargebied voor de toepassing van de Uitwateringslijn voor de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan

Onder het vaargebied in de Noord-Atlantische Oceaan als bedoeld in het zesde lid van artikel 40 van deze bijlage wordt verstaan:

1. Het gedeelte van het periodiek Wintervaargebied als bedoeld onder 1a van artikel 64 van deze bijlage, dat ligt tussen de meridianen van 15° Westerlengte en 50° Westerlengte;

2. het gehele periodieke wintervaargebied als bedoeld onder 1b van artikel 64 van deze bijlage, waarbij de Shetland-eilanden worden beschouwd als op de grens te liggen van de periodieke Wintervaargebieden als bedoeld onder 1a en 1b van artikel 64 van deze bijlage.

B

In bijlage II, artikel 11, derde lid, worden de woorden „het minimum vrijboord” vervangen door de woorden: het vrijboord.

In dit lid vervalt aan het slot de punt en wordt het volgende toegevoegd:

en worden aangebracht op een wijze als aangegeven in het negende lid van artikel 5 van genoemde bijlage.

In het vierde lid worden de woorden „het kleinste minimum zoutwater vrijboord” vervangen door de woorden: het kleinste zoutwater vrijboord.

C

In bijlage II, artikel 15, eerste lid, onder *a*, wordt aan het slot de volgende volzin toegevoegd:

Voorts moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 23 van bijlage I van dit besluit.

D

In bijlage II, artikel 16, derde lid, wordt aan het slot de volgende volzin toegevoegd:

Voorts moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 22 van bijlage I van dit besluit.

Het vierde lid vervalt.

E

In bijlage II, artikel 29, wordt het achtste lid gelezen:

Bij het ziekenverblijf moet een ruimte aanwezig zijn waar de genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen worden opgeborgen en waar medicijnen kunnen worden bereid. Deze ruimte moet tevens als verbandkamer dienen of daarmee verbonden zijn.

F

In bijlage III wordt aan artikel 5 een derde lid toegevoegd, luidende:

3. Een leiding van niet corrosiebestendig materiaal, die wordt gevoerd door een tank die niet in open verbinding staat met die leiding, moet binnen die tank ten minste een wanddikte hebben als aangegeven in onderstaande tabel.

Buitenmiddellijn in millimeters	Wanddikte in millimeters, indien verzinkt	Wanddikte in millimeters, indien niet verzinkt
60,3— 88,9	4,5	6,3
95 —121	5,0	7,1
127 —165,1	5,6	8,0

G

In bijlage III, artikel 6, tweede lid, wordt het laatste gedeelte, beginnende met de woorden „voor een schip, geen passagiersschip zijnde” gelezen:

en zijn voor een schip, geen passagiersschip zijnde:

L, B en D onderscheidenlijk de lengte, breedte en holte naar de mal als omschreven in het eerste, vierde en vijfde lid van artikel 2 van bijlage I van dit besluit, terwijl *l* de lengte is van een waterdichte afdeling;

alle maten uitgedrukt in meters.

H

In bijlage III, artikel 11, wordt voor het vermelde in het eerste lid een *a* geplaatst. Aan het slot van dit lid wordt het volgende toegevoegd:

b. Lensleidingen die in de dubbele bodem zijn ondergebracht op een wijze die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie beschadiging van die leidingen bij aan de grond lopen mogelijk maakt, moeten ter plaatse van het openzuigende zijn voorzien van een terugslagklep of van een afsluiter die boven het schottendek is te behandelen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een andere uitvoering toestaan die dezelfde veiligheid waarborgt.

I

In bijlage III, artikel 15, vervallen in de tweede volzin de woorden „op enige plaats in het schip is ondergebracht in een kokerkiel of”.

Voor de tekst van dit artikel wordt het cijfer 1 geplaatst.

Toegevoegd wordt een nieuw tweede lid, luidende:

2. Lensleidingen die aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, in de dubbele bodem of in een kokerkiel zijn ondergebracht op een wijze die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie beschadiging van die leidingen bij aan de grond lopen mogelijk maakt, moeten ter plaatse van het open zuigende zijn voorzien van een terugslagklep of van een afsluiter die van een steeds toegankelijke plaats is te behandelen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een andere uitvoering toestaan die dezelfde veiligheid waarborgt.

J

In bijlage IV, artikel 23, wordt voor het vermelde in het tweede lid een *a* geplaatst.

Aan het slot van dit lid wordt het volgende toegevoegd:

b. In schroefastunnels moeten twee vluchtuitgangen aanwezig zijn, aangebracht op een zo groot mogelijke onderlinge afstand. Eén vluchtuitgang dient te worden gevormd door stalen trappen of ladders, uitkomend in een ruimte van waaruit het inschepingsdek voor de reddingmiddelen gemakkelijk kan worden bereikt; de andere vluchtuitgang kan worden gevormd door een waterdichte deur die leidt naar een ruimte van het voortstuwingsgedeelte.

Het vierde lid wordt gelezen:

Op ruimten van het voortstuwingsgedeelte en op schroefastunnels zijn de eisen van het tweede lid van dit artikel van toepassing.

K

In bijlage V, artikel 10, eerste lid, onder *a*, wordt aan het slot de volgende volzin toegevoegd:

Voorts moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 23 van bijlage I van dit besluit.

Het vermelde onder *b* wordt gelezen:

Alle patrijspoorten, andere dan die, welke overeenkomstig het bepaalde onder *a* van dit lid vaste lichtranden moeten zijn en waarvan het laagste punt lager is gelegen dan een lijn die evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en die haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 3,66 meter vermeerderd met 2,5 percent van de breedte van het schip, boven de hoogst gelegen indelingslastlijn, moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij niet door onbevoegden kunnen worden geopend.

L

In bijlage VI, artikel 27, wordt het tweede lid gelezen:

2*a*. Een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 500 ton, moet zijn uitgerust met een brandbijl als bedoeld in het zesde lid van artikel 11 van deze bijlage.

b. In afwijking van het bepaalde onder *a* van dit lid dient een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 500 ton, gebezigd voor het vervoer van onverpakte ontvlambare vloeistoffen als bedoeld in artikel 2 van bijlage XVIII van dit besluit, te zijn uitgerust met ten minste twee brandweeruitrustingen die elk voldoen aan het bepaalde in artikel 11 van deze bijlage.

M

In bijlage VII, artikel 12, vierde lid, wordt het eerste gedeelte tot aan *a* gelezen:

Indien de reserve navigatielantaarns met olieverlichting als bedoeld in het derde lid van artikel 100 van dit besluit niet aanwezig zijn, dient de elektrische installatie ten behoeve van de navigatieverlichting behalve aan het bepaalde in de vorige leden van dit artikel, voor zover van toepassing, te voldoen aan de volgende eisen:

N

In bijlage VII, artikel 22, onder IV, vervalt de aanduiding „van 10 graden”.

O

In bijlage VIII, artikel 1, vijfde lid, wordt de eerste volzin gelezen:

De vaten moeten inwendig kunnen worden nagezien. Het binnenoppervlak mag niet, of slechts met een conserveringsmiddel, worden bedekt, dat bij het onderzoek als bedoeld in het derde lid van artikel 3 van deze bijlage gemakkelijk moet kunnen worden verwijderd.

P

In bijlage XI, artikel 1, tiende lid, onder *b*, wordt de punt aan het slot vervangen door een komma. Toegevoegd wordt de zinsnede:

berekend overeenkomstig het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid van artikel 2 van deze bijlage.

Q

In bijlage XI, artikel 4, tweede lid, wordt de aanduiding „artikel 1” vervangen door: het tiende lid van artikel 1.

R

In bijlage XI, artikel 5, tweede lid, wordt de aanduiding „artikel 1” vervangen door: het tiende lid van artikel 1.

S

In bijlage XI wordt aan artikel 6 een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. In reddingboten aan boord van schepen die een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen gebied bevaren, behoeven de uitrustingsartikelen genoemd onder (vi), (xii), (xix), (xx) en (xxv) van het eerste lid van dit artikel niet aanwezig te zijn.

T

In bijlage XI wordt aan artikel 11 een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. In reddingvloten aan boord van schepen die een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen gebied bevaren, behoeven de uitrustingsartikelen genoemd onder (viii), (ix), (x), (xii), (xv), (xvi), (xvii) en (xviii) van het eerste lid van dit artikel niet aanwezig te zijn, terwijl van de artikelen genoemd onder (xiii) en (xiv) van genoemd lid slechts de helft aanwezig behoeft te zijn.

U

Het opschrift van bijlage XVI wordt gelezen: Genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen.

V

In bijlage XVI, artikel 6, eerste lid, worden de woorden „genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen” vervangen door de woorden: genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen.

W

In bijlage XVI, artikel 7, worden de woorden „genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen” vervangen door de woorden: genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen.

X

In bijlage XXI, artikel 4, eerste lid, wordt het vermelde onder *a* gelezen:

het bewijs dat hij de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt;
Aan dit artikel wordt een vijfde lid toegevoegd, luidende:

5. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onder *a* en *b*, van dit artikel kunnen gegadigden, die een opleiding tot matroos als bedoeld in het derde lid van dit artikel met voldoende resultaat hebben doorlopen, ook zonder dat zij het bewijs of de bewijzen van voldoende vaartijd kunnen overleggen en voordat zij de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, tot het afleggen van het examen voor het diploma als volmatroos

worden toegelaten. Bij slagen zal het diploma evenwel eerst worden uitgereikt nadat de candidaat 18 jaar is geworden en ook aan de overige eisen gesteld in het eerste lid van dit artikel is voldaan.

Artikel III

1. Met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid moeten schepen, waarvan de bouw is begonnen vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit en die niet voldoen aan het bepaalde in de hoofdstukken I tot en met IV van bijlage I, zoals bij dit besluit vastgesteld, tenminste blijven voldoen aan de voorschriften betreffende de uitwatering — de vaargebieden uitgezonderd — die tot dusver op hen van toepassing waren. Onder geen beding zal aan deze schepen een groter vrijboord worden voorgeschreven dan vóór genoemde datum werd verlangd. Mits deze schepen volledig voldoen aan de voorschriften van voornoemde hoofdstukken van bijlage I, kan te huns behoeve het vrijboord worden vastgesteld volgens deze voorschriften.

2. Aan boord van schepen als bedoeld in het eerste lid met een signalementslengte volgens de meebrief van niet meer dan 100 meter, moeten binnen twee jaren na de datum van inwerkingtreding van dit besluit:

a. de openingen in blootgestelde eindschotten van de bovenbouw gesloten kunnen worden op een wijze als bepaald in artikel 12 van bijlage I, zoals bij dit besluit vastgesteld;

b. de tonnage luikhoofden wat bouw en waterdichte afsluiting betreft voldoen aan het bepaalde in artikel 15 van bijlage I, zoals bij dit besluit vastgesteld, dan wel op een andere, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie even doelmatige, wijze waterdicht kunnen worden afgesloten.

3*a.* Een schip als bedoeld in het eerste lid mag onder geen beding door het ondergaan van een reparatie of een verandering in geringere mate aan de voorschriften van de hoofdstukken I tot en met IV van bijlage I, zoals bij dit besluit vastgesteld, voldoen dan het vóór de reparatie of verandering deed.

b. Bij reparaties of veranderingen van grote omvang aan een schip als bedoeld in het eerste lid worden de voorschriften van genoemde hoofdstukken van bijlage I, zoals bij dit besluit vastgesteld, in acht genomen, voor zover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit redelijk en praktisch uitvoerbaar acht.

4. Certificaten van uitwatering afgegeven vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit behouden hun geldigheid, met dien verstande dat zij door een Certificaat van Uitwatering (1966) moeten zijn vervangen uiterlijk 2 jaar na genoemde datum.

Artikel IV

1. Artikel I, onderdelen A, E, F, I, J, K, L, M, S, AA, BB en GG, artikel II, onderdelen A, B, C, D, G en K, en artikel III van dit besluit treden in werking op 21 juli 1968.

2. De overige onderdelen van de artikelen I en II van dit besluit treden voor Nederland en de Nederlandse Antillen in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte onderscheidenlijk van het *Staatsblad* en het *Publicatieblad* van de Nederlandse Antillen, en werken voor wat betreft artikel I, onderdelen C, Z, DD, EE en FF terug tot 1 januari 1968, en voor wat betreft artikel I, onderdeel N, terug tot 21 februari 1968.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit dat in het *Staatsblad* en het *Publicatieblad* van de Nederlandse Antillen zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

Soestdijk, 23 februari 1968.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. A. BAKKER.

Uitgegeven de veertiende maart 1968.

De Minister van Justitie,

C. H. F. POLAK.

