

466

Besluit van 16 juli 1987, houdende bepalingen met betrekking tot de deugdelijkheid van schepen op binnenwateren, de inrichting en de uitrusting daarvan, alsmede ten aanzien van de arbeidsomstandigheden aan boord (Binnenschepenbesluit)

Wij Beatrix, 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 7 januari 1987, nr. PJ/S 31.977, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Na overleg met Onze Ministers van Landbouw en Visserij en van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur;

Gelet op de artikelen 1, derde lid, 5, eerste en derde lid, 10, eerste lid, 13, eerste lid, 27, zesde lid, en 58, eerste lid, van de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678);

Gelet op de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976 (76/135/EEG) inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (Pb EG L 21), gewijzigd bij de Richtlijn van die Raad van 23 november 1978 (78/1016/EEG, Pb EG L 349);

Mede gelet op de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 (82/714/EEG) tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (Pb EG L 301);

De Raad van State gehoord (advies van 11 maart 1987, nr. W 09.87.0016);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 juli 1987, nr. S/J 30.879/87, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale zaken en Werkgelegenheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. *Algemene bepalingen*

Artikel 1

1. In dit besluit en de daarbij behorende bijlagen wordt verstaan onder:

a. lidstaat: staat die partij is bij het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (Trb. 1957, 74);

b. richtlijn 76/135/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976 (76/135/EEG) inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen, gewijzigd bij de richtlijn van die Raad van 23 november 1978/1016/EEG);

c. richtlijn 82/714/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 (82/714/EEG) tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;

d. certificaat: certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

e. communautair certificaat: communautair certificaat, bedoeld in richtlijn 82/714/EEG, zijnde tevens het certificaat;

f. communautair aanvullend certificaat: communautair aanvullend certificaat, bedoeld in richtlijn 82/714/EEG, zijnde tevens in samenhang met een scheepspatent als bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte en voor zover verenigbaar met het bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte bepaalde, te beschouwen als het certificaat;

g. document van deugdelijkheid: certificaat, communautair certificaat, scheepsattest als bedoeld in richtlijn 76/135/EEG, scheepspatent als bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte, certificaat van deugdelijkheid als bedoeld in de Schepenwet of een document dat bij internationale regeling of door Onze Minister als zodanig is erkend;

h. binnenwateren: wateren als gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Binnenschepenwet en voorts de overige wateren, opgenomen in bijlage I van dit besluit;

i. zones: waterwegen van het communautaire net van binnenwateren volgens de indeling, bedoeld in richtlijn 82/714/EEG en in bijlage I van dit besluit;

j. onderzoek: onderzoek, bedoeld in artikel 5 van de Binnenschepenwet;

k. bijzonder onderzoek: onderzoek, bedoeld in artikel 8, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

l. vrachtschip: schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, met een laadvermogen van 15 ton of meer;

m. sleepboot: schip als gedefinieerd in het tweede lid, onder e;

n. duwboot: schip als gedefinieerd in het tweede lid, onder f;

o. passagiersschip: schip als gedefinieerd in het tweede lid, onder p;

p. bestaande schepen: schepen waarvan bij de inwerkingtreding van dit besluit

– de bouw is voltooid,

– de kiel is gelegd dan wel de bouw zich in een daarmee vergelijkbaar stadium bevindt of

– het bouwcontract is afgesloten en binnen een jaar nadien is aangevangen met de bouw.

2. In de bij dit besluit behorende bijlagen wordt verstaan onder:

a. schip: binnenschip of zeeschip;

b. motorvrachtschip: vrachtschip gebouwd om door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen, niet zijnde een motortankschip;

c. motortankschip: schip met een laadvermogen van 15 ton of meer, dat is bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen in vaste tanks en gebouwd om door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen;

d. motorschip: motorvrachtschip of motortankschip;

e. sleepboot: schip dat is gebouwd om te slepen;

f. duwboot: schip dat is gebouwd om te duwen;

g. sleep-duwboot: schip dat is gebouwd om te slepen en te duwen;

h. sleepvrachtschip: vrachtschip niet zijnde een sleeptankschip, dat is gebouwd om te worden gesleept en dat

– niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen of

– wel voorzien is van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;

- i. sleeptankschip: schip met een laadvermogen van 15 ton of meer, dat is bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen in vaste tanks, gebouwd om te worden gesleept en dat
 - niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen of
 - wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;
- k. sleepschip: sleepvrachtschip of sleeptankschip;
- l. vrachtduwbak: vrachtschip niet zijnde een tankduwbak, dat is gebouwd of geschikt gemaakt om te worden geduwd en dat
 - niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen of
 - wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;
- m. tankduwbak: schip met een laadvermogen van 15 ton of meer, dat is bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen in vaste tanks, gebouwd of geschikt gemaakt om te worden geduwd en dat
 - niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen of
 - wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;
- n. zeeschipbak: vrachtduwbak of tankduwbak, gebouwd om aan boord van een zeeschip te worden vervoerd en om de binnenwateren te bevaren;
- o. duwbak: vrachtduwbak, tankduwbak of zeeschipbak;
- p. passagiersschip: schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning;
- q. drijvend werktuig: schip met mechanische installaties, dat is bestemd om op de binnenwateren te worden gebruikt, zoals een baggermolen, een elevator, een bok, een kraan;
- r. drijvende inrichting: drijvend bouwsel dat niet is bestemd om in de regel te worden verplaatst, zoals een drijvende zweminrichting, een droogdok, een landingsbrug, een drijvend botenhuis;
- s. drijvend voorwerp: vlot, bouwsel, samenstel of voorwerp dat is geschikt om te varen, niet zijnde een schip als hiervoor bedoeld, een drijvend werktuig of drijvende inrichting;
- t. stuurhuis: ruimte waar de voor het voeren van het schip noodzakelijke bedieningsinrichtingen zijn opgesteld;
- u. machinekamer: ruimte waar de voortstuwingswerktuigen, de hulpwerktuigen of beiden zijn opgesteld;
- v. verblijf: ruimte die bestemd is voor het gebruik door de gewoonlijk aan boord verblijvende personen of passagiers, met inbegrip van keukens, provisiekamers, toiletten, wasgelegenheden, washokken, portalen en gangen, met uitzondering van het stuurhuis;
- w. vlak van de grootste inzinking: vlak door de waterlijn, overeenkomende met de grootste toegelaten inzinking waarbij het schip mag varen;
- x. vrijboord: afstand tussen het vlak van de grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt van het gangboord, of bij ontbreken van een gangboord, het laagste punt van het vaste boord;
- y. veiligheidsafstand: afstand tussen het vlak van de grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt, waar het schip niet meer als waterdicht wordt beschouwd;
- z. mechanische aandrijving of voortstuwung: aandrijving of voortstuwung waarbij de krachtbron direct of indirect een motor is;
- aa. erkend onderzoeksbureau: bureau als bedoeld in artikel 21, tweede lid, van dit besluit;
- bb. VBG: bepalingen betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, behorende als bijlage II bij het Reglement Gevaarlijke Stoffen (Stb. 1968, 207).

Artikel 2

1. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op passagiersschepen ingericht of bestemd om te worden ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen en op schepen met een laadvermogen van 15 ton of meer, die zijn bestemd voor de bedrijfsmatige visvangst.

2. Luchtkussenvoertuigen worden voor de toepassing van de artikelen 3 tot en met 15, 27, 29, 44, 49, 51, 52, 54 en 56 van de Binnenschepenwet en voor de toepassing van dit besluit met schepen gelijkgesteld.

Artikel 3

Bij dit besluit behoren vier bijlagen:

bijlage I lijst van binnenwateren van het communautaire net, ingedeeld in de zones 1, 2, 3 en 4;

bijlage II technische regelen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten;

bijlage III technische regelen voor passagiersschepen;

bijlage IV regelen met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen.

§ 2. De certificaten

Artikel 4

1. Het hoofd van de scheepvaartinspectie geeft certificaten af voor:

- a. vrachtschepen;
- b. sleepboten en duwboten;
- c. passagiersschepen.

2. Het hoofd van de scheepvaartinspectie geeft communautaire aanvullende certificaten af voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten, die voorzien zijn van een scheepspatent als bedoeld in de Herziane Rijnvaartakte.

3. Met uitzondering van het bepaalde in artikel 10, is het in dit besluit bepaalde met betrekking tot het certificaat en het communautaire certificaat van overeenkomstige toepassing op het communautaire aanvullende certificaat.

Artikel 5

1. Voor het verkrijgen van een certificaat dient de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger een schriftelijke aanvraag in bij het hoofd van de scheepvaartinspectie.

2. Bij de aanvraag worden de tekeningen van bouw en inrichting van het schip alsmede, indien hiertoe naar het oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie bijzondere redenen bestaan, het rekenkundig bewijs van de sterkte van de romp overgelegd.

3. Indien het schip is onderzocht door of gebouwd onder toezicht van een erkend onderzoeksbureau, wordt ook de verklaring van dat bureau inzake het onderzoek of de bouw overgelegd.

4. Indien ingevolge de artikelen 23 of 24 een hellingproef is vereist, worden de uitkomsten van die proef overgelegd alsmede de gegevens over de stabiliteit van het schip bij verschillende beladingstoestanden.

Artikel 6

Een certificaat wordt afgegeven nadat een schip met gunstig gevolg is onderzocht overeenkomstig het gestelde in de artikelen 19 tot en met 23.

Artikel 7

Voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten wordt het certificaat als communautair certificaat afgegeven.

Artikel 8

Het communautaire certificaat voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten, die in een andere lidstaat dan Nederland zijn teboekgesteld of daar hun thuishaven hebben, of waarvan de eigenaar in die lidstaat woonachtig is, wordt slechts afgegeven indien die lidstaat of een bevoegde onderzoekinstantie uit die lidstaat daarom heeft verzocht.

Artikel 9

In het certificaat worden vermeld:

- a. de voornaamste gegevens omtrent het schip, de binnenwateren waarvoor het geschikt is bevonden, alsmede of het in artikel 5, tweede lid, van de Binnenschepenwet bedoelde onderzoek is ingesteld;
- b. de regelen die bij het gebruik van het schip in acht moeten worden genomen, alsmede in voorkomende gevallen de toegestane afwijkingen en te treffen voorzieningen met vermelding van de binnenwateren en de periode, waar deze voor gelden en
- c. de geldigheidsduur, de verlenging en de vernieuwing van de geldigheidsduur van het certificaat.

Artikel 10

1. Het certificaat en het communautaire certificaat, alsmede het communautaire aanvullende certificaat in samenhang met een scheeps-patent als bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte zijn geldig voor de bestemming en voor de binnenwateren, bedoeld in bijlage I, waarvoor het schip blijkens het certificaat geschikt is bevonden, voor zover verenigbaar met het bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte bepaalde.

2. Een communautair certificaat dat geldig is voor de binnenwateren van zone 3, is tevens geldig voor de in Nederland gelegen binnenwateren van zone 2.

Artikel 11

1. Na een bijzonder onderzoek in een geval als bedoeld in artikel 24, eerste lid, wordt indien het schip aan de bij of krachtens de wet gestelde regelen voldoet door het hoofd van de scheepvaartinspectie een nieuw certificaat afgegeven dan wel de geldigheidsduur van het certificaat vernieuwd.

2. Indien het een schip betreft met een communautair certificaat dat in een andere lidstaat dan Nederland is afgegeven of waarvan de geldigheidsduur in die lidstaat is vernieuwd, wordt de vernieuwing van het communautaire certificaat of de vernieuwing van de geldigheidsduur van het communautaire certificaat binnen een maand ter kennis gebracht van de autoriteit die het communautaire certificaat heeft afgegeven of de geldigheidsduur daarvan heeft vernieuwd.

Artikel 12

1. Bij het verstrijken van de geldigheidsduur van een certificaat kan de geldigheid daarvan worden vernieuwd nadat een aanvraag daartoe is ingediend en een onderzoek van het schip met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.

2. Het onderzoek kan beperkt blijven tot een onderzoek van de constructie, de werktuigen, de ketels en andere drukvaten, alsmede van de uitrusting en de gehele romp van het schip.

Artikel 13

In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie zonder onderzoek van het schip de geldigheidsduur van een certificaat verlengen.

Artikel 14

De geldigheidsduur, de verlenging en de vernieuwing van de geldigheidsduur van het certificaat worden vastgesteld volgens het bepaalde in artikel 6 van de Binnenschepenwet.

Artikel 15

1. Indien een certificaat onleesbaar of onbruikbaar is geworden, wordt na terugzending van het certificaat aan het hoofd van de scheepvaartinspectie tegen betaling van door Onze Minister vast te stellen kosten een duplicaat van het certificaat verstrekt.

2. Het duplicaat wordt tegen betaling van door Onze Minister vast te stellen kosten eveneens verstrekt wanneer het certificaat verloren is gegaan en hiervan mededeling is gedaan aan het hoofd van de scheepvaartinspectie.

Artikel 16

De certificaten worden door of vanwege het hoofd van de scheepvaartinspectie van een volgnummer voorzien en geregistreerd.

Artikel 17

1. Van de certificaten worden afschriften bewaard.
2. Op de afschriften worden de aantekeningen en wijzigingen vermeld die op de certificaten voorkomen.
3. Op de afschriften worden tevens de vervangingen en de ongeldigverklaringen van de certificaten aangetekend.

Artikel 18

1. Behoudens weigering op grond van het bepaalde bij of krachtens de Wet openbaarheid van bestuur (Stb. 1978, 581) wordt door of vanwege het hoofd van de scheepvaartinspectie op verzoek hetzij inzage van het afschrift van een certificaat verleend, hetzij een uittreksel of gewaarmerkt afschrift van een certificaat verschaft tegen betaling van door Onze Minister vast te stellen kosten.

2. Een weigering tot het verlenen van inzage of tot het verschaffen van een uittreksel of afschrift wordt schriftelijk aan de verzoeker meegedeeld onder vermelding van redenen.

§ 3. *Het onderzoek van schepen*

Artikel 19

Bij het onderzoek of bijzonder onderzoek van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen wordt nagegaan of het schip voldoet aan de voor dat schip van toepassing zijnde regelen die opgenomen zijn in bijlagen II en III.

Artikel 20

1. Mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk

oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord, zijn regelen van bijlagen II en III niet van toepassing bij het onderzoek van:

- a. schepen uitsluitend bestemd voor het varen in Nederland in een beperkt gebied of in havengebieden;
 - b. schepen uitsluitend bestemd voor het varen op in Nederland gelegen binnenwateren die niet via een ander binnenwater in verbinding staan met het waterwegennet van Duitsland of België en
 - c. schepen met een laadvermogen van 350 ton of minder, waarvan de kiel voor 1 januari 1950 is gelegd en die uitsluitend bestemd zijn voor het varen op in Nederland gelegen binnenwateren.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid zijn voor schepen, niet zijnde bestaande schepen, de regelen van hoofdstuk 11 van bijlage II onverkort van toepassing behoudens het bepaalde in het vierde lid en het bepaalde in bijlage III.
3. Met betrekking tot vrachtschepen, sleepboten en duwboten wordt toepassing van het eerste lid ter kennis gebracht van de Commissie van de Europese Gemeenschappen.
4. Voor schepen waarmee personen vervoerd worden naar of van plaatsen waar zij stuwadoorsarbeid gaan verrichten onderscheidenlijk hebben verricht, zijn voor zover ten aanzien van de inrichting en uitrusting reeds regelen van het Veiligheidsbesluit-Stuwadoorsarbeid (Stb. 1950, K519) van toepassing zijn, de betreffende regelen van bijlage III niet van toepassing.

Artikel 21

1. Indien uit een door een erkend onderzoeksbureau afgegeven verklaring blijkt, dat is voldaan aan de krachtens artikel 5, eerste lid, van de Binnenschepenwet gestelde regelen van bijlagen II en III, kan van een onderzoek als bedoeld in dat lid worden afgezien.
2. Van een erkend onderzoeksbureau is sprake indien het is aangewezen op grond van artikel 27, vijfde lid, van de Binnenschepenwet.
3. De aanwijzing wordt ter kennis gebracht van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en van de lidstaten.
4. De aanwijzing kan voor bepaalde of onbepaalde tijd plaatsvinden.
5. Bij koninklijk besluit kan de aanwijzing te allen tijde worden ingetrokken.

Artikel 22

1. Voor een onderzoek van het schip wordt het door de eigenaar of diens vertegenwoordiger onbeladen, gereinigd en voorzien van de voorgeschreven uitrusting aangeboden.
2. Indien het hoofd van de scheepvaartinspectie om bijzondere redenen een onderzoek van het schip aan de buitenzijde redelijkerwijs nodig oordeelt, wordt het door de eigenaar of diens vertegenwoordiger zodanig drooggezet dat de gehele romp aan de buitenzijde kan worden onderzocht.
3. De eigenaar van het schip of diens vertegenwoordiger verleent verdere medewerking aan het onderzoek, onder meer door de toegang te vergemakkelijken tot de delen van de romp en tot de installaties, die niet of moeilijk toegankelijk of zichtbaar zijn, door personeel beschikbaar te stellen en door proefvaarten te houden.

Artikel 23

1. Voor de beoordeling van de stabiliteit van een passagiersschip wordt het schip – indien het een eerste onderzoek betreft – aan een hellingproef onderworpen.
2. Indien de uitkomsten van de hellingproef van een zusterschip van het passagiersschip beschikbaar zijn en daaraan voldoende stabiliteitsgegevens kunnen worden ontleend, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie toestaan dat een hellingproef achterwege blijft.
3. Voor de beoordeling van de stabiliteit van vrachtschepen, sleepboten en duwboten kan het hoofd van de scheepvaartinspectie bepalen dat een hellingproef wordt gehouden, indien de inrichting of de bijzondere bestemming van het schip daartoe aanleiding geeft.
4. De hellingproef wordt door of namens de eigenaar gehouden in aanwezigheid van de daartoe bevoegde ambtenaar van de scheepvaartinspectie.

Artikel 24

1. Bij belangrijke schade, herstellingen, verbouwingen of andere ingrijpende wijzigingen en bij vermoeden van ernstige gebreken aan een schip met een certificaat of een communautair certificaat wordt een bijzonder onderzoek ingesteld.
2. Het bijzonder onderzoek omvat een onderzoek van de constructie, de werktuigen en uitrusting van het schip, voor zover deze betrokken zijn bij de schade, de herstelling, de verbouwing, de wijziging of de gebreken. Tevens kan de stabiliteit worden beoordeeld.
3. Indien het een bijzonder onderzoek van een passagiersschip betreft kan het hoofd van de scheepvaartinspectie bepalen dat een hellingproef wordt gehouden.

§ 4. Gebruik van het schip op binnenwateren

Artikel 25

1. Nadat een onderzoek of bijzonder onderzoek is beëindigd, dient de toestand van het schip en de uitrusting te worden gehandhaafd in overeenstemming met de vermeldingen in het certificaat.
2. Het schip mag slechts gebruikt worden voor de bestemming en op de binnenwateren, waarvoor het blijkens het certificaat geldig of geschikt is bevonden.
3. Bij het gebruik van het schip dienen in acht genomen te worden het vrijboord en de regelen ten aanzien van de belading, het stuwen, de stabiliteit en het gebruik, die in het certificaat zijn aangegeven voor de binnenwateren waarop door het schip wordt gevaren.
4. Aan boord van een passagiersschip mogen niet meer passagiers worden toegelaten dan het ten hoogste toegestane aantal volgens het certificaat.
5. Bij het gebruik van het schip dient de in het certificaat vermelde uitrusting in deugdelijke staat op de daarvoor bestemde plaatsen aan boord te zijn.

Artikel 26

- Ter bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen bij gebruik op de binnenwateren
- a. moeten de inrichting en uitrusting van die schepen voldoen aan de regelen, opgenomen in de hoofdstukken 8 en 11 van bijlage II alsmede aan door Onze Ministers, bij in de Nederlandse Staatscourant bekend te maken regeling, aangewezen andere regelen, opgenomen in bijlage II;

b. moeten met betrekking tot de arbeid aan boord van die schepen de regelen in acht genomen worden, die zijn opgenomen in bijlage IV.

Artikel 27

1. De toezichthoudende ambtenaar die vaststelt dat aan boord van een vrachtschip, een sleepboot, een duwboot of een passagiersschip een document van deugdelijkheid ontbreekt of niet geldig is, dan wel dat de op het document vermelde gegevens afwijken van de werkelijke toestand, stelt het hoofd van de scheepvaartinspectie op de hoogte van zijn bevindingen.

2. De eigenaar van het schip of diens vertegenwoordiger dient deze situatie te verhelpen en richt zich daarbij naar eventueel door het hoofd van de scheepvaartinspectie voorgeschreven maatregelen, te nemen in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie, indien het de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord betreft.

3. De ambtenaar van de scheepvaartinspectie of van de arbeidsinspectie, die de vaart met een schip onderbreekt omdat de staat waarin het schip zich bevindt zodanig is dat de veiligheid van het schip en de opvarenden onmiddellijk gevaar loopt, handelt op de in het eerste lid bedoelde wijze.

4. Het hoofd van de scheepvaartinspectie beslist zo spoedig mogelijk of een bijzonder onderzoek zal worden ingesteld. Hij kan ook maatregelen voorschrijven ertoe strekkende de redenen voor het onderbreken van de vaart weg te nemen dan wel maatregelen voorschrijven op grond waarvan het schip zonder gevaar, eventueel na beëindiging van zijn reis, kan doorvaren tot de plaats waar het zal worden onderzocht of hersteld. Indien het de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord betreft, neemt het hoofd van de scheepvaartinspectie zijn beslissing in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie.

5. Indien het een in het buitenland teboekgesteld schip betreft dat is of moet zijn voorzien van een communautair certificaat of van een scheepsattest als bedoeld in richtlijn 76/135/EEG, doet het hoofd van de scheepvaartinspectie de bevindingen toekomen aan de instantie die het communautaire certificaat of het scheepsattest heeft afgegeven of had moeten afgeven.

§ 5. Erkenning van buitenlandse documenten van deugdelijkheid

Artikel 28

1. Scheepsattesten afgegeven ingevolge richtlijn 76/135/EEG, worden erkend, voor zover het scheepsattest niet meer dan vijf jaren te voren is afgegeven of verlengd en de geldigheidsduur niet verstreken is.

2. De erkenning van scheepsattesten voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten geldt voor de vaart op alle in Nederland gelegen binnenwateren.

3. De erkenning van scheepsattesten voor passagiersschepen geldt voor de in Nederland gelegen zones 3 en 4 en, indien het schip tevens voldoet aan de desbetreffende regelen voor zone 2 van bijlage III, voor de in Nederland gelegen zone 2.

Artikel 29

1. Onze Minister kan voor de toepassing van artikel 4, eerste lid, onder c, van de Binnenschepenwet een document erkennen dat door een bevoegde autoriteit van een andere staat – niet zijnde een lidstaat – is afgegeven ten bewijze van de deugdelijkheid van een aldaar teboekgesteld schip.

2. Erkenning van het in het eerste lid bedoelde document van deugdelijkheid vindt plaats indien het naar het oordeel van Onze Minister voldoende waarborg biedt voor de deugdelijkheid van het schip.

3. Onze Minister kan ter vorming van zijn oordeel verlangen dat bescheiden worden overgelegd en inlichtingen worden verschaft omtrent het onderzoek van het schip.

Artikel 30

Een in artikel 29 genoemd document van deugdelijkheid wordt erkend voor in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 naar gelang het document naar het oordeel van Onze Minister voldoende waarborg biedt voor de veiligheid van de vaart op die wateren.

Artikel 31

De erkenning kan betrekking hebben op een enkel document van deugdelijkheid of op een groep gelijke documenten.

§ 6. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 32

Onze Minister in overeenstemming met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid stelt een tijdschema vast voor het eerste onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten.

Artikel 33

1. Het in artikel 32 bedoelde tijdschema omvat een periode gerekend vanaf één jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit en eindigend op 1 juli 1998.

2. Het tijdschema kan met een periode van zeven jaren worden verlengd voor schepen waarvan de bouw op 1 januari 1970 is begonnen of voltooid en die bestemd zijn om uitsluitend in Nederland te worden gebruikt.

3. Het tijdschema wordt ter kennis gebracht van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en van de lidstaten.

Artikel 34

Onze Minister in overeenstemming met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid stelt voor het eerste onderzoek van bestaande passagiersschepen een afzonderlijk tijdschema vast.

Artikel 35

De tijdschema's, bedoeld in de artikelen 32 en 34, worden in de Nederlandse Staatscourant bekendgemaakt.

Artikel 36

Mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord, zijn bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen sleepboten en duwboten niet van toepassing;

a. de regelen opgenomen in de tweede kolom van de tabel van artikel 13.01 van bijlage II;

b. de regelen van artikel 7.03, zesde lid, van bijlage II, mits wordt voldaan aan het gestelde in artikel 13.02 van bijlage II en behoudens het bepaalde in artikel 37 en

c. de regelen van artikel 11.16 van bijlage II met betrekking tot het hekwerk, mits wordt voldaan aan het gestelde in artikel 13.03 van bijlage II en behoudens het bepaalde in artikel 37.

Artikel 37

Bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten zijn gedurende vijf jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 32, niet van toepassing de regelen opgenomen in de eerste kolom van de tabel van artikel 13.01 van bijlage II.

Artikel 38

Bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten zijn gedurende drie jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 32, niet van toepassing de regelen van de artikelen 8.01 tot en met 8.14 van bijlage II.

Artikel 39

Bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten zijn gedurende één jaar vanaf de datum van het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 32, niet van toepassing de regelen van bijlage II, niet genoemd in de artikelen 36, 37 en 38.

Artikel 40

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 36 tot en met 39 zijn de regelen van artikel 11.01, tweede, vierde en vijfde lid, van bijlage II bij het onderzoek van bestaande schepen van toepassing.

Artikel 41

In afwijking van het bepaalde in artikel 39 zijn bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten, die bij de inwerking-treding van dit besluit zijn ingericht voor het voeren van het schip door één persoon met behulp van radar, de regelen van hoofdstuk 9 van bijlage II van toepassing.

Artikel 42

1. Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen zijn de regelen opgenomen in de tweede kolom van de tabel van artikel 11.02 van bijlage III niet van toepassing, mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord en met inachtneming van het bepaalde in het volgende lid.

2. De regelen van hoofdstuk 2, van de artikelen 3.01, eerste lid, 3.02, derde en vierde lid, 3.03, tweede en derde lid, 4.06 en van hoofdstuk 8 van bijlage III zijn bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen niet van toepassing behoudens het bepaalde in de artikelen 11.03 tot en met 11.06 van bijlage III.

3. Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen zijn met betrekking tot de regelen van de artikelen 7.02, eerste en tweede lid, en 7.04 van bijlage III de overgangsbepalingen van de artikelen 11.07 en 11.08 van bijlage III van toepassing.

Artikel 43

Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen zijn gedurende vijf jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 34, de regelen opgenomen in de eerste kolom van de tabel van artikel 11.02 van bijlage III niet van toepassing.

Artikel 44

Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen zijn gedurende één jaar vanaf de datum van het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 34, de regelen van bijlage III, niet genoemd in de artikelen 42, eerste en tweede lid, en 43, niet van toepassing.

Artikel 45

Bij verbouwing van een bestaand schip en bij vervanging van onderdelen of van de uitrusting van een bestaand schip zijn de regelen van bijlage II en III onverkort van toepassing op hetgeen verbouwd of vervangen wordt.

Artikel 46

1. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan niet toepassing van regelen toestaan bij het eindigen van de termijnen, bedoeld in de artikelen 37, 38, 39, 41, 43 en 44 en bij toepassing van de artikelen 36, 40, 42 en 45, indien toepassing van deze regelen in de praktijk niet uitvoerbaar blijkt of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt.

2. De in het eerste lid bedoelde niet toepassing van regelen wordt slechts toegestaan, mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.

Artikel 47

Bij regeling van Onze Minister in overeenstemming met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, dan wel van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in overeenstemming met Onze Minister kunnen nadere regelen worden gegeven ter uitvoering van dit besluit. Zij worden in de Nederlandse Staatscourant bekendgemaakt.

Artikel 48

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 49

Dit besluit kan worden aangehaald als «Binnenschepenbesluit».

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 8 december 1987, nr. 237.

Lasten en bevelen, dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Tavarnelle, 16 juli 1987

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning

Uitgegeven de *twaalfde* november 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

De Binnenschepenwet voorziet in de afgifte van een certificaat van onderzoek voor schepen, nadat is gebleken dat het schip voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regelen.

Deze regelen kunnen betrekking hebben op de constructie, de inrichting, de werktuigen, de uitrusting, het vrijboord, de stabiliteit van het schip en op de sleep- en duwverbindingen van schepen. Tevens kunnen regelen worden gesteld ter bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.

Het certificaat zal – afgezien van uitzonderingen – verplicht worden gesteld voor bepaalde categorieën schepen, namelijk voor:

- a. schepen, bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, met een laadvermogen van 15 ton of meer;
- b. schepen, niet bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, met een lengte van 15 meter of meer;
- c. sleep- en duwboten;
- d. schepen, bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen, buiten de bemanning.

Vorengenoemde categorieën zijn nagenoeg dezelfde als die, waarvoor ingevolge de Herziene Rijnvaartakte reeds een certificaatsverplichting geldt¹.

In dit besluit worden regelen gegeven met betrekking tot de onder a, c en d bedoelde schepen.

Bij het bepalen van de inhoud van het besluit hebben ondergetekenden zich namelijk laten leiden door een tweetal richtlijnen van de Europese Gemeenschappen:

de richtlijn van 20 januari 1976 (76/135/EEG) inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen gewijzigd bij de richtlijn van 23 november 1978 (78/1016/EEG), van toepassing op vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen alsmede de richtlijn van 4 oktober 1982 (82/714/EEG) tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen, van toepassing op vrachtschepen, sleepboten en duwboten.

Het onderhavige besluit strekt er toe om uitvoering te geven aan bepalingen van de Binnenschepenwet op zodanige wijze, dat daarmee ook uitvoering wordt gegeven aan beide richtlijnen, alsmede om voor zover nodig rechtstreeks uitvoering te geven aan de richtlijnen. Het gaat niet verder dan beide richtlijnen voorschrijven; voor andere schepen dan die welke in de richtlijnen worden bedoeld zullen de ondergetekenden op een later tijdstip een regeling voorstellen.

De richtlijnen zijn tot stand gekomen in het kader van een gemeenschappelijk vervoersbeleid op grond van artikel 75 van het EEG-verdrag.

De op 20 januari 1976 vastgestelde richtlijn 76/135/EEG was als voorlopige regeling bedoeld in afwachting van het gereedkomen van gemeenschappelijke technische voorschriften voor binnenschepen.

In die richtlijn wordt bepaald dat voor schepen met een draagvermogen van 20 ton of meer, die gebruikt worden voor vrachtvervoer, voor sleep- en duwboten en voor schepen die gebruikt worden voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, scheepsattesten worden afgegeven door de lidstaten. Deze kunnen zelf de procedures vaststellen voor het afgeven van de scheepsattesten, die wederzijds moeten worden erkend.

De richtlijn aanvaardt de Rijscheepspatenten als voldoende bewijs van deugdelijkheid van het schip voor het verkeer op alle binnenwateren van de Gemeenschap.

De lidstaten kregen de mogelijkheid aanvullende eisen te stellen voor de vaart op waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen. Zij behoeven de richtlijn niet toe te passen op schepen die de binnenwateren van het eigen land niet verlaten.

¹ Vergelijk artikel 1.02 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, Stb. 1976, 476.

Schepen die in een zodanige staat verkeren dat zij een gevaar betekenen voor hun omgeving, mogen worden aangehouden.

Ter uitvoering van richtlijn 76/135/EEG heeft Nederland zich indertijd beperkt tot een regeling tot afgifte van attesten voor binnenschepen in het grensoverschrijdend verkeer. Deze regeling is opgenomen in het besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 1 februari 1977, Stcrt. 61.

Van deze regeling is tot nu toe slechts gebruik gemaakt ten behoeve van een vijftal schepen; de overige schepen in het grensoverschrijdend verkeer waren of werden voorzien van een Rijnscheeps Patent, dat kan worden gebruikt zowel voor de vaart op de conventionele Rijn als voor de vaart op overige wateren van de Gemeenschap, behoudens op wateren waar maritieme omstandigheden kunnen heersen en waarvoor aanvullende eisen zijn gesteld.

Een verdergaande regeling, die ook zou gelden voor het niet-grensoverschrijdend verkeer in Nederland, werd in afwachting van de komst van gemeenschappelijke technische regelen niet opportuun geacht en daarom achterwege gelaten.

De als voorlopige regeling bedoelde richtlijn 76/135/EEG wordt thans partieel vervangen door de richtlijn van 4 oktober 1982 (82/714/EEG). Richtlijn 76/135/EEG blijft namelijk nog van toepassing op bestaande vrachtschepen, sleep- en duwbotten, tot het moment waarop die schepen worden onderworpen aan een onderzoek volgens de bepalingen van richtlijn 82/714/EEG, alsmede op passagiersschepen.

Richtlijn 82/714/EEG bepaalt dat communautaire certificaten moeten worden afgegeven voor vrachtschepen met een laadvermogen van 15 ton of meer en voor sleep- en duwbotten. Voor het varen op de binnenwateren van de Gemeenschap, met uitzondering van de conventionele Rijn, moeten de schepen zijn voorzien van een communautair certificaat.

Het communautaire certificaat wordt door de nationale instanties van de lidstaten afgegeven nadat uit een onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan gemeenschappelijk vastgestelde technische regelen.

Richtlijn 82/714/EEG verdeelt de waterwegen van de Gemeenschap in vier zones, plus een aparte zone R die de wateren van de conventionele Rijn omvat. De zone-indeling berust op het verschil in vaaromstandigheden op de verschillende waterwegen. Deze komt voor Nederland vrijwel overeen met de zone-indeling die opgesteld is in het kader van de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (E.C.E) te Genève.

Het communautaire certificaat is geldig voor het varen in vier zones voor zover het schip voldoet aan de voor die zones afzonderlijk geldende regelen. Deze regelen verschillen in zwaarte met het oog op de verschillende vaaromstandigheden.

Gemeenschappelijk zijn regelen vastgesteld voor de zones 3 en 4, die tevens als minimum vereiste gelden voor de zones 1 en 2. De lidstaten van de Gemeenschap kunnen ingevolge artikel 5 van richtlijn 82/714/EEG voor vrachtschepen, sleepboten en duwbotten, die op hun grondgebied de waterwegen van de zones 1 en 2 bevaren, technische regelen vaststellen, die de gemeenschappelijke technische regelen voor de zones 3 en 4 aanvullen. Nederland maakt van deze mogelijkheid geen gebruik. Voor vrachtschepen, sleepboten en duwbotten zijn de regelen voor zone 3 gelijk aan die voor zone 2. De Bondsrepubliek Duitsland zal evenwel voor de zones 1 en 2 aanvullende regelen vaststellen. Waarschijnlijk zal ook Frankrijk aanvullende regelen vaststellen voor zone 2.

De artikelen 8 en 9 van richtlijn 82/714/EEG staan toe dat een onder de richtlijn vallend schip door de nationale autoriteit van het land, waar het schip geregistreerd staat of bij gebreke daarvan waar het schip of de eigenaar thuishoort, wordt onderzocht op aanvullende regelen, die door een andere lidstaat ingevolge artikel 5 zijn vastgesteld, teneinde een communautair certificaat te verkrijgen dat geldig is voor de betreffende zone van de lidstaat waarvoor de aanvullende regelen zijn vastgesteld.

Om deze mogelijkheid niet uit te sluiten voor Nederlandse schepen, wordt in artikel 1.01 van bijlage II van het onderhavige besluit melding gemaakt van bedoelde aanvullende regelen, opdat indien nodig schepen hierop onderzocht kunnen worden en een communautair certificaat kunnen verkrijgen, geldig voor hetzij de zones 1 en 2 in de Bondsrepubliek Duitsland, hetzij voor zone 2 in Frankrijk.

Het communautaire certificaat is niet geldig voor zone R, daar geldt alleen het Rijnscheepspatent. Daarentegen is het Rijnscheepspatent wel geldig voor het varen op de andere waterwegen van de Gemeenschap, zij het in enkele gevallen met een communautair aanvullend certificaat.

Ingevolge artikel 4 richtlijn 82/714/EEG kan aan een onder de richtlijn vallend schip voorzien van een Rijnscheepspatent een communautair aanvullend certificaat worden afgegeven, geldig voor de zones 3 en 4. Aldus kan het schip gebruik maken van de voor die zones geldende verlichting van eisen ten opzichte van die welke gelden voor de conventionele Rijn.

Met name zal het geringere vrijboord van belang zijn.

Artikel 4 van richtlijn 82/714/EEG regelt voorts de afgifte van een communautair aanvullend certificaat, geldig voor de zones 1 en 2, aan onder de richtlijn vallende schepen, die voorzien zijn van een Rijnscheepspatent en voldoen aan de aanvullende regelen die door de lidstaten afzonderlijk kunnen worden vastgesteld voor de zones 1 en 2. Zoals hiervoor vermeld, stelt Nederland geen aanvullende regelen voor zone 2.

Overigens geldt ingevolge artikel 4 van de Binnenscheepenwet de certificaatsverplichting niet voor schepen die voorzien zijn van een scheepspatent, bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte.

Het communautaire aanvullende certificaat zal echter wel van belang zijn voor Nederlandse Rijnschepen die op de zones 1 en 2 in de Bondsrepubliek Duitsland of, indien Frankrijk aanvullende regelen zal stellen, op zone 2 in Frankrijk willen varen, mits voorzien van het betreffende Rijnscheepspatent. Het communautaire aanvullende certificaat wordt afgegeven onder dezelfde voorwaarden als die welke voor afgifte van het communautaire certificaat gelden.

Richtlijn 82/714/EEG bevat evenals richtlijn 76/135/EEG enkele bepalingen over het bezit van een certificaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook bepalingen inzake de procedure bij het onderzoek van schepen, het uitoefenen van controle op schepen en het onderbreken van de vaart van schepen maken deel uit van de richtlijn. Voor reeds bestaande schepen zijn sommige regelen tijdelijk of blijvend niet van toepassing.

Om het door de richtlijnen voorgeschreven resultaat te bereiken hebben de ondergetekenden de bewoordingen van de richtlijnen weliswaar niet letterlijk overgenomen, maar de artikelen van het besluit zodanig geformuleerd, dat de inhoud en bedoeling van de richtlijnen op adequate wijze worden weergegeven in overeenstemming met het bepaalde omtrent de richtlijn in artikel 189 van het EEG-verdrag.

Enkele onderwerpen van de richtlijnen worden in de Binnenscheepenwet zelf voldoende geregeld, zodat het besluit daarover zwijgt. Dit is namelijk het geval met de geldigheidsduur van het certificaat, het onderbreken van de vaart van het schip, de weigering of intrekking van het certificaat.¹

Ook de verplichting tot het hebben van een certificaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het voldoen aan ter zake geldende regelen wordt al elders geregeld, namelijk op grond van de Wet gevaarlijke stoffen (Stb. 1963, 313).²

Over de technische regelen is het bedrijfsleven gehoord. Overleg heeft plaatsgevonden met (in alfabetische volgorde):

Algemeene Schippersvereniging
Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland
Federatie van Onderlinge Verzekeringsmaatschappijen
Federatie van Schippersbonden

¹ Zie de artikelen 6, 7, 8, 9 en 30 juncto 2, van de Binnenscheepenwet.

² Zie Bijlage II (VBG) van het Reglement Gevaarlijke Stoffen, opgenomen als bijlage bij het koninklijk besluit van 18 mei 1977 (Stb. 371), ADNR Bijlage B, randnummers 10.181, 10.182, 10.183 en 10.184.

Koninklijke Schippersvereniging «Schuttevaer»
 Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond
 Scheepsbouwvereniging Hoogezand
 Vereniging van Sleep- en duwbooteigenaren «Rijn en IJssel»
 Vervoersbond CNV
 Vervoersbond FNV.

Een voorontwerp van het besluit werd hen ter beoordeling voorgelegd en waar mogelijk aangepast aan de ontvangen opmerkingen.

Ter uitvoering van artikel 58, derde lid, van de Binnenschepenwet werd een voorontwerp van het besluit (met toelichting) bekend gemaakt in de Nederlandse Staatscourant van 27 november 1984 nr. 232. Mededeling daarvan is gedaan aan de Staten-Generaal.

Hieronder volgen vergelijkende overzichten waarin wordt aangegeven in welke artikelen de verschillende artikelen van de richtlijnen zijn uitgewerkt.

Vergelijkend overzicht A

Richtlijn 76/135/EEG	Binnenschepenwet	Binnenschepenbesluit
Art. 1	Art. 3	Art. 4
Art. 2	Art. 5	Artt. 5, 6, 7, 8, 9
Art. 3	Art. 4	Art. 28
	Bijlage II VBG Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen opgenomen als bijlage bij het koninklijk besluit van 18 mei 1977 (Stb. 371), ADNR bijlage B, randnummers 10.181, 10.182, 10.183 en 10.184	
Art. 4	Artt. 8, 9	Art. 27
Art. 5	—	—
Art. 6	—	—
Art. 7	—	—
Art. 8	—	—

Vergelijkend overzicht B

Richtlijn 82/714/EEG	Binnenschepenwet	Binnenschepenbesluit
Art. 1	—	Bijlage I
Artt. 2 en 3	Art. 3	Art. 4
Art. 4	Art. 4	Art. 4
Art. 5	—	Bijlage II, art. 1.01
Art. 6	Bijlage II VBG Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen opgenomen als bijlage bij het koninklijk besluit van 18 mei 1977 (Stb. 371), ADNR bijlage B, randnummers 10.181, 10.182, 10.183 en 10.184	
Art. 7	—	Art. 20
Art. 8	—	Artt. 6, 32, 33
Art. 9	—	Artt. 4, 8
Art. 10	—	Art. 21
Art. 11	Art. 6	Art. 14
Art. 12	—	Art. 15
Art. 13	—	Art. 12
Art. 14	Art. 6	—
Art. 15	Art. 8	Artt. 11, 24
Art. 16	Artt. 2, 5, 8	—
Art. 17	Art. 9	Art. 27
Art. 18	—	Artt. 29, 30, 31
Art. 19	—	—
Art. 20	—	n.v.t. algemeen
Art. 21	—	—
Art. 22	—	Art. 48
Art. 23	—	—
Bijlage I	—	Bijlage I
Bijlage II	—	Artt. 5, 16, 17, 18, 22, 23 en Bijlage II
Bijlage III	worden vastgesteld bij ministeriële regeling op grond van art. 5 van de Binnenschepenwet	
Bijlage IV		

Deregulering

Hieronder volgt de toetsing op grond van de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur (Besluit van de Minister-President van 16 januari 1985, nr. 351994, gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant 1985, nr. 18). Hoewel het betreft een regeling ter uitvoering van EEG-richtlijnen, zal hierbij de uitgebreide vragenlijst worden gehanteerd daar het hier gaat om een regeling op een gebied, waarop tot nu toe geen regelgeving bestond.

1 tot en met 6. De beantwoording van de hier bedoelde vragen over het algemene gedeelte en de doelstellingen van de regeling, is reeds uitvoerig ter sprake gekomen in het deel «Algemeen» van de nota van toelichting.

7. De normstelling ligt zowel in de Binnenschepenwet als in het Binnenschepenbesluit zelf vast, waarnaast uitvoering, voor zover nodig, gedelegeerd is naar het ministeriële niveau.

8. Gedelegeerde regelgeving wordt in de Nederlandse Staatscourant gepubliceerd.

9. Een taak op het gebied van het onderzoek van schepen kan worden toebedeeld aan onderzoekingsbureaus die bij koninklijk besluit zijn aangewezen.

10. Voor zover noodzakelijk zullen bij ministeriële regeling nadere regelen worden gesteld. Het besluit zelf is evenwel reeds gedetailleerd.

11. Er zijn geen beoogde of onbeoogde neveneffecten van de regeling te verwachten.

12. Bij gebreke aan uniforme, nationale wetgeving op dit gebied, werden tot nu toe schepen niettemin reeds onderzocht op vrijwillige basis, dan wel op grond van de Wet Openbare Vervoermiddelen (Stb. 1880, 67) of de Wet Gevaarlijke Stoffen (Stb. 1963, 313), bij welk onderzoek het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) werd toegepast. Bij toepassing van de regelen van het Binnenschepenbesluit op het onderzoek van schepen is geen aanmerkelijke taakuitbreiding van de onderzoeksinstanties te verwachten. Wel zal het aantal te onderzoeken schepen toenemen. Dit impliceert evenwel geen beduidende toename van de werklast van onderzoeksinstanties, gezien de voorgenomen fasering van de certificeringsplichting, alsmede de bij die instanties voorgenomen maatregelen zoals versnelde invoering van automatisering, uitbesteding van werkzaamheden aan onderzoekingsbureaus en efficiëntere bedrijfsvoering. Bij dit laatste kan gedacht worden aan beperking van het aantal te keuren tekeningen en inspecties per schip.

13. Voor zover er, gezien het gestelde onder punt 12 lasten ontstaan, zullen deze niet op de lagere overheden drukken.

14. Gezien het gestelde onder punt 12 zijn aan het onderzoek van schepen geen personele consequenties verbonden.

15. Handhaving van de regeling staat omschreven in artikel 10 van de Binnenschepenwet, nader uitgewerkt in § 4 van het Binnenschepenbesluit.

Sancties zijn: stilleggen van het schip (artikel 9 van de Binnenschepenwet), ongeldig verklaren van het certificaat van onderzoek (artikel 8 van de Binnenschepenwet) en hechtenis of geldboete (artikel 45 van de Binnenschepenwet).

16. Beroep kan worden ingesteld tegen beschikkingen betreffende de veiligheid van de vaart en de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid (zie hoofdstuk VI van de Binnenschepenwet). Ingevolge artikel 2 van de Binnenschepenwet moet bij de mededeling van een beschikking waartegen beroep open staat, tevens worden aangegeven bij wie, binnen welke termijn en op welke wijze dat beroep kan worden ingesteld.

17. Gezien de ervaring, opgedaan met uitvoering van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), is te verwachten dat het aantal beroepsprocedures gering zal zijn. De toezichthoudende en de opsporingsfunctie kunnen verricht worden door het bestaande apparaat. Dit

apparaat is reeds met handhaving belast op grond van bestaande verspreide wetgeving, die door inwerkingtreding van het Binnenscheppenbesluit en het eraan ten grondslag liggende gedeelte van de Binnenscheppenwet zal verdwijnen. De Binnenscheppenwet codificeert en uniformeert een gedeelte van de versnipperde binnenvaartwetgeving. Zo kan na inwerkingtreding van het Binnenscheppenbesluit en van de certificaatsverplichting voor passagiersschepen de Wet Openbare Vervoermiddelen grotendeels worden ingetrokken. Deze wet regelt het interlokaal vervoer van personen met schepen over binnenwateren. Ook maakt de Binnenscheppenwet bijlage 1 van het VBG overbodig. Het VBG bevat bepalingen betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen ter uitvoering van de Wet Gevaarlijke Stoffen. Het VBG is bij besluit van 18 mei 1977 (Stb. 371) vervangen teneinde het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) en voor zover nodig het ROSR van toepassing te doen zijn op alle Nederlandse binnenwateren, dus niet alleen op de conventionele Rijn, waartoe mede gerekend worden de Waal en de Lek. In bijlage 1 van het VBG zijn de regelen van het ROSR opgenomen die betrekking hebben op vrachtschepen. In afwachting van de totstandkoming van de Binnenscheppenwet en het Binnenscheppenbesluit was het nodig die regelen reeds van toepassing te verklaren op schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, omdat het ADNR uitdrukkelijk een aanvulling is van het ROSR (zie nr. 10.001, eerste lid van het ADNR). Die regelen kunnen nu uit de Wet Gevaarlijke Stoffen worden gelicht omdat de wettelijke basis van de Binnenscheppenwet en van het besluit gecreëerd is.

Ten slotte kan nog het Veiligheidsbesluit Binnenvaart (Stb. 1963, 170) vermeld worden. Dat besluit bevat regelen met betrekking tot de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord. Hierin voorziet ook het Binnenscheppenbesluit. Samenloop wordt voorkomen door middel van wijziging i.c. afslanking van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart.

De hiervoor genoemde codificering en uniformering van regelgeving vergemakkelijken en vereenvoudigen de handhaving, terwijl ook voor de burger de regelgeving overzichtelijker wordt.

18. Er zijn geen ongewenste gevolgen te verwachten. Immers, de regeling geeft uitvoering aan EEG-richtlijnen, zodat in de landen van de Gemeenschap de rederijen en de particuliere schippers aan uniforme regelen gebonden zijn, die beogen de veiligheid te water te vergroten.

19. De overheid zal een kostendekkend bedrag in rekening brengen voor het onderzoek van schepen ter verkrijging van het certificaat van onderzoek. Eveneens zal, indien het erkende onderzoeksbureau het onderzoek verricht, een bedrag voor dat onderzoek verschuldigd zijn.

20. Bij het aanbieden voor onderzoek van het schip dienen de voorschriften van artikel 22 van het besluit te worden opgevolgd, waarmee kosten gemoeid zijn. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat invoering van de certificaatsverplichting met het daaraan voorafgaande onderzoek van het schip kosten met zich meebrengt. Schepen dienen verplicht regelmatig onderzocht te worden. Evenwel werden nu reeds schepen onderzocht op vrijwillige basis, of op grond van de onder punten 12 en 17 genoemde wetten.

21. Ondernemingen dienen ervoor te zorgen dat schepen te allen tijde bij het gebruik op de binnenwateren voldoen aan de vastgestelde veiligheidseisen.

22 en 23. Deze vragen zijn niet van toepassing.

Artikelen

Artikel 1

De lettercode behorende bij de definities van de bijlagen komt overeen met de internationaal vastgestelde lettercode op het certificaat. Daarom wordt bij het definiëren van sleepboot, duwboot en passagiersschip in het

eerste lid van dit artikel verwezen naar de definitie in het tweede lid, teneinde de volgorde van de lettercode niet te verbreken.

Aan de begrippen certificaat en binnenwateren is een reikwijdte gegeven overeenkomstig de doelstelling van richtlijn 82/714/EEG.

Artikel 2

Voor de in het eerste lid bedoelde schepen die ingericht zijn of bestemd zijn te worden ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen zullen de certificaatsverplichting en de bepalingen van dit besluit voorsnog niet gelden. Het betreft de bestaande traditionele of historische zeilschepen, zoals klippers, bidders, blazers, tjalken, gaffelschoeners en andere rond- en platbodems die vaak voor de bedrijfsmatige recreatie worden gebruikt. Het karakter van deze schepen brengt met zich mee dat de technische regelen die in de eerste plaats bedoeld zijn voor het moderne passagiersschip voor een groot deel niet op deze schepen kunnen worden toegepast. Aan een traditioneel of historisch zeilschip moeten eigen eisen worden gesteld die, zonder afbreuk te doen aan het authentieke karakter van het schip, een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen. In overleg met de betrokken organisaties zullen in een later stadium aangepaste technische regelen worden opgesteld die in elk geval betrekking zullen hebben op reddingmiddelen (aantal en kwaliteit van reddingboeien en reddingvesten), de nautische uitrusting (aanwezigheid van kompas en nautische kaarten bij het varen op ruime wateren), blustoestellen (aantal en kwaliteit), de stuurinrichting en huishoudgasinstallaties.

Gezien de zinsnede in het eerste lid «ingericht of bestemd te worden ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen» is de in dat lid bedoelde uitzondering eveneens van toepassing op bestaande traditionele of historische zeilschepen die, bijvoorbeeld vanwege restauratiewerkzaamheden, tijdelijk nog niet van zeilen voorzien zijn.

Voorts zullen de certificaatsverplichting en de bepalingen van dit besluit voorsnog niet gelden voor vissersschepen die daadwerkelijk voor de bedrijfsmatige vis- of schelpdiervangst gebezigd worden. Ook voor deze schepen, voor welke de primaire functie het vissen is, zullen in een later stadium in overleg met de betrokken organisaties geëigende regelen worden gesteld.

In het koninklijk besluit tot inwerkingtreding van artikel 3, eerste lid, van de Binnenschepenwet, dat de certificaatsverplichting regelt zullen voorlopig de betreffende categorieën uitgezonderd worden.

Voor de toepassing van de bepalingen in de Binnenschepenwet, die betrekking hebben op het vaarbewijs, en voor de toepassing van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart (Stb. 1982, 623) zijn luchtkussenvoertuigen (hovercrafts) met schepen gelijkgesteld. De reden daartoe is het ontbreken van een duidelijk status van deze voertuigen in de Nederlandse wetgeving.

Ook voor de toepassing van dit besluit en van een aantal artikelen van de Binnenschepenwet, die betrekking hebben op het certificaat van onderzoek, achten de ondergetekenden het wenselijk luchtkussenvoertuigen met schepen gelijk te stellen.

Artikel 3

Bijlage I vermeldt de binnenwateren van de Gemeenschap volgens de zone-indeling van Bijlage I van de richtlijn 82/714/EEG.

Bijlage II bevat de technische regelen die van toepassing zijn bij het onderzoek van vrachtschepen, sleepboten en duwboten voor gebruik op de binnenwateren van de Gemeenschap. De ondergetekenden hebben de tekst van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG in sommige gevallen niet letterlijk overgenomen. Waar de formuleringen van de technische

voorschriften van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG niet worden overgenomen is er voor gezorgd dat geen afbreuk wordt gedaan aan inhoud en bedoeling van die voorschriften. Omdat daardoor het door de richtlijn beoogde resultaat in elk geval wordt bereikt zien de ondergetekenden geen bezwaar in het gebruik van andere formuleringen.

Bijlage III bevat de technische regelen die van toepassing zijn bij het onderzoek van passagiersschepen voor gebruik op de in Nederland gelegen binnenwateren.

Bijlage IV bevat regelen met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen bij gebruik op de in Nederland gelegen binnenwateren.

Artikel 4

Het hoofd van de scheepvaartinspectie geeft certificaten af, hetzij communautaire certificaten op grond van richtlijn 82/714/EEG voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten die voldoen aan gemeenschappelijk vastgestelde regelen alsmede indien nodig aan de door de lidstaten vastgestelde aanvullende regelen voor de waterwegen waar maritieme omstandigheden heersen, hetzij nationale certificaten voor passagiersschepen die, bij gebreke aan gemeenschappelijk vastgestelde regelen, voldoen aan nationale regelen krachtens de Binnenschepenwet.

Voorts kan aan een vrachtschip, sleepboot of duwboot voorzien van een Rijnscheepspatent een communautair aanvullend certificaat worden afgegeven. In samenhang met het Rijnscheepspatent kan het communautaire aanvullende certificaat beschouwd worden als een certificaat (van onderzoek) als bedoeld in de Binnenschepenwet, voor zover althans verenigbaar met het bepaalde bij of krachtens de Herzene Rijnvaartakte.

Een schip, voorzien van een communautair aanvullend certificaat voor de zones 3 en 4 van de binnenwateren van de Gemeenschap en van een Rijnscheepspatent geniet voor die zones verlichting van eisen ten opzichte van de eisen als vermeld in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476). Een schip slechts voorzien van een Rijnscheepspatent is gerechtigd de zones 3 en 4 van de binnenwateren van de Gemeenschap te bevaren, maar kan dan geen gebruik maken van verlichting van eisen.

Een vrachtschip, sleepboot of duwboot, voorzien van een Rijnscheepspatent is gerechtigd om op de zones 1 en 2 van de binnenwateren van de Gemeenschap te varen, indien het schip tevens in het bezit is van het communautaire aanvullend certificaat voor die zones ten teken dat het schip voldoet aan de voor die zones gestelde aanvullende regelen.

Overigens gelden voor de in Nederland gelegen zone 2 geen aanvullende regelen zodat het Rijnscheepspatent als voldoende bewijs van deugdelijkheid van het schip beschouwd wordt.

Artikel 5

Dit artikel geeft onder meer uitvoering aan het bepaalde in artikel 14.02.2 onder c en d van hoofdstuk 14 van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG.

Van bijzondere redenen, bedoeld in het tweede lid is bijvoorbeeld sprake bij schepen met een grote ruimtelengte en schepen met extreme lengte/breedte of lengte/holte verhoudingen.

Verwezen moge voorts worden naar de toelichting op de artikelen 22 en 23.

Artikel 7

Onze Minister stelt ingevolge artikel 5, zevende lid, van de Binnenschepenwet het model van het certificaat vast.

De modellen van het communautaire certificaat en het communautaire aanvullende certificaat voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten

zullen overeenstemmen met de modellen die als bijlage III en IV zijn gevoegd bij richtlijn 82/714/EEG.

Voor passagiersschepen wordt een nationaal certificaat afgegeven omdat voor deze schepen nog geen communautair certificaat is vastgesteld. Richtlijn 76/135/EEG heeft wel bepaald welke gegevens het nationale certificaat tenminste moet bevatten.

Die gegevens zullen worden opgenomen in het vast te stellen model.

Na het inwerkingtreden van dit besluit worden in Nederland voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten geen nationale certificaten meer afgegeven. Deze schepen worden na een gunstig uitgevallen onderzoek volgens de regelen van bijlage II voorzien van een communautair certificaat.

Artikel 8

Richtlijn 82/714/EEG (artikel 9) gaat er van uit dat het communautaire certificaat wordt afgegeven door de bevoegde autoriteit van een lidstaat, waar het schip is geregistreerd, of, bij gebreke daarvan, waar het schip zijn thuishaven heeft of, bij gebreke daarvan, waarin de eigenaar is gevestigd. De bevoegde autoriteit van een lidstaat kan evenwel de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat verzoeken het certificaat voor haar af te geven. Een lidstaat, waar geen bevoegde autoriteit is aangewezen, kan een andere lidstaat verzoeken de certificaten voor haar af te geven. Dit artikel volstaat met te bepalen dat voor schepen van een andere lidstaat slechts certificaten worden afgegeven indien die lidstaat of een bevoegde onderzoekinstantie van die lidstaat daarom heeft verzocht.

Artikel 10

De Rijn, de Lek en de Waal, volgens artikel 1 van richtlijn 82/714/EEG behorende tot zone R die de wateren van de conventionele Rijn omvat, zijn in de lijst van binnenwateren van het communautaire net opgenomen in zone 3. Het certificaat en het communautaire certificaat, geldig voor zone 3, geven evenwel geen toegang tot de Rijn, de Lek en de Waal. Voor die waterwegen is, zoals hiervoor in het gedeelte Algemeen vermeld, een Rijnscheepspatent vereist. Een soortgelijke regeling bestaat in de overige Rijnsoeverstaten.

Het eerste lid van artikel 10 maakt bedoeld voorbehoud betreffende de geldigheid van certificaten.

Artikel 11

Met inachtneming van artikel 15 van richtlijn 82/714/EEG bepaalt dit artikel dat na een gunstig uitgevallen bijzonder onderzoek een nieuw (communautair) certificaat wordt afgegeven of de geldigheidsduur daarvan wordt vernieuwd.

Artikel 12

Volgens artikel 13 van richtlijn 82/714/EEG dient het communautaire certificaat bij het verstrijken van de geldigheidsduur te worden vernieuwd onder de voorwaarden en volgens de regels, vastgesteld voor de afgifte ervan.

De ondergetekenden zijn van mening dat in een dergelijk geval een volledig onderzoek – zoals dat bij de afgifte van een certificaat plaatsvindt – een onnodige belasting zou betekenen zowel voor de eigenaar of de schipper als voor de ambtelijke diensten die met het onderzoek zijn belast. Zo zal bijvoorbeeld de beoordeling van sterkte- en stabiliteitsberekeningen achterwege kunnen blijven.

Artikelen 13 en 14

Artikel 11 van richtlijn 82/714/EEG bepaalt dat de geldigheidsduur van het communautaire certificaat niet langer dan 10 jaren mag bedragen.

Volgens artikel 6 van de Binnenschepenwet worden de certificaten afgegeven voor een periode van vijf jaren. Indien het passagiersschepen betreft zal die periode twee jaren bedragen. Die periodes kunnen worden bekort als de toestand of de aard van het gebruik van het schip daartoe aanleiding geeft.

Zowel richtlijn 82/714/EEG (artikel 14) als de Binnenschepenwet (artikel 6, vierde lid) bevatten de bepaling dat in bijzondere gevallen de geldigheidsduur van het certificaat (zonder onderzoek van het schip) met ten hoogste een jaar kan worden verlengd. Bijzondere gevallen zijn bijvoorbeeld onvoorziën oponthoud van het schip in het buitenland of beletselen van ambtelijke zijde, waardoor onderzoek van het schip niet tijdig kan plaatsvinden.

Artikel 15

Richtlijn 82/714/EEG draagt de lidstaten op de voorwaarden vast te stellen waaronder een verloren gegaan of beschadigd certificaat kan worden vervangen. Dit artikel geeft daar gevolg aan.

Artikelen 16 en 17

De inhoud van deze artikelen stemt overeen met hetgeen in bijlage II van richtlijn 82/714/EEG, hoofdstuk 14, wordt bepaald over het registreren van afgegeven certificaten en het vermelden van gegevens op de te bewaren kopieën van die certificaten.

De certificaten zullen centraal worden geregistreerd in het Register, bedoeld in artikel 62 van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472).

Artikel 18

Het bepaalde in het eerste lid geeft uitvoering aan hetgeen in bijlage II van richtlijn 82/714/EEG, hoofdstuk 14, wordt gezegd over het verstrekken van inlichtingen omtrent afgegeven communautaire certificaten. Opgemerkt zij dat tegen een weigering tot het verlenen van inzage of tot het verschaffen van een afschrift beroep openstaat bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State op grond van de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen (Stb. 1975, 284).

Artikel 20

Artikel 7, eerste lid, van richtlijn 82/714/EEG staat toe dat de lidstaten de bepalingen van de richtlijn geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren op schepen die varen op binnenwateren die niet door een binnenwater met het waterwegennet van een andere lidstaat zijn verbonden alsmede op schepen met een laadvermogen van 350 ton of minder, waarvan de kiel voor 1 januari 1950 is gelegd en die uitsluitend het nationale waterwegennet bevaren.

Voorts staat artikel 7, tweede lid, van richtlijn 82/714/EEG toe dat de lidstaten ontheffing verlenen van bepalingen van de richtlijn voor de vaart in een beperkt geografisch gebied of in havengebieden. De in het eerste en tweede lid van artikel 7 genoemde ontheffingen moeten op het certificaat worden vermeld en ter kennis van de EG-Commissie worden gebracht.

Dit besluit bepaalt dat voor schepen van bovengenoemde categorieën regelen van bijlage II en III niet van toepassing zijn, mits voorzieningen zijn getroffen die voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het

schip en de opvarenden, dan wel voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord. Mede zal bij deze afweging het aspect van concurrentievervalsing betrokken kunnen worden. Met betrekking tot de vaart in een beperkt geografisch gebied kan onder meer gedacht worden aan rondvaartboten op de Amsterdamse grachten en punters op de Giethoornse wateren. Dergelijke schepen kunnen door hun aard niet aan alle regelen van de bijlagen voldoen.

Regelen die betrekking hebben op de hygiëne en de veiligheid van verblijven en arbeidsplaatsen (hoofdstuk 11 van bijlage II) zijn echter onverkort van toepassing, tenzij het betreft bestaande schepen, een en ander in overeenstemming met artikel 13.04 van hoofdstuk 13 van bijlage II van de richtlijn.

Het voorgaande is ook van toepassing op passagiersschepen, met dien verstande dat ingevolge artikel 1.02, vierde lid van bijlage III de regelen van hoofdstuk 11 van bijlage II slechts gedeeltelijk van toepassing zijn op verblijven voor passagiers.

Ingevolge de memorie van toelichting bij de Binnenschepenwet (pag. 27) wordt in het vierde lid van dit artikel de afbakening geregeld tussen het onderhavige besluit en het Veiligheidsbesluit – Stuwadoorsarbeid (Stb. 1950, K 519). Het gevolg van deze afbakening is dat, indien het Veiligheidsbesluit – Stuwadoorsarbeid van toepassing is ten aanzien van de inrichting en de uitrusting, de betreffende regelen van genoemd besluit prevaleren boven de regelen van het onderhavige besluit.

Artikel 21

Artikel 27, vijfde lid, van de Binnenschepenwet maakt het mogelijk om bij het onderzoek van schepen verklaringen van erkende onderzoekingsbureaus in aanmerking te nemen. Ook in artikel 10 van richtlijn 82/714/EEG wordt de inschakeling van erkende onderzoekingsbureaus (classificatiebureaus) toegestaan. Een verklaring van een dergelijk bureau kan alleen van nut zijn indien het bureau het onderzoek heeft verricht aan de hand van regelen van dit besluit.

Artikelen 22 en 23

Artikel 22 in samenhang met de artikelen 5, tweede en vierde lid, en 23 stemt inhoudelijk overeen met artikel 14.02 van hoofdstuk 14 van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG. Ingevolge het tweede lid van voornoemd artikel 14.02 kan de voor het onderzoek bevoegde instantie onder meer verlangen dat het schip droogstaand wordt onderzocht en dat een bewijs van stabiliteit, eventueel op grond van een hellingproef, wordt overgelegd.

Artikel 24

Bij elke belangrijke verandering of reparatie die van invloed is op de hechtheid van de bouw of op de kenmerkende eigenschappen van het schip, moet dit, voor het weer in de vaart komt, opnieuw worden onderworpen aan een technisch onderzoek, aldus artikel 15 van richtlijn 82/714/EEG.

Het besluit regelt dit als een bijzonder onderzoek. De ondergetekenden zijn van mening dat in vorenbedoelde gevallen geen volledig onderzoek nodig is; het kan beperkt blijven tot de constructie, de werktuigen en de uitrusting van het schip, voor zover deze betrokken zijn bij de schade, de herstelling, de verbouwing, de wijziging of de gebreken.

Artikel 25

Regelen waarop het derde lid doelt, kunnen onder meer betreffen windkrachtbeperking voor passagiersschepen in verband met de stabiliteit, beperking van de deklathoogte en het stuwen van containers.

Artikel 26

De hier bedoelde regelen zijn gebaseerd op artikel 13, eerste lid, van de Binnenschepenwet. In verband met het onder a gestelde dient vermeld te worden dat het noodzakelijk is duidelijk aan te geven welke regelen gebaseerd zijn op artikel 13, eerste lid, aanhef en onder a van de Binnenschepenwet om daarmee discussie te vermijden over de vraag op welke bepalingen van bijlage II de rechtsgevolgen die de wet aan regelen krachtens artikel 13 verbindt, van toepassing zijn. Die rechtsgevolgen betreffen de werkingsfeer, de bevoegdheden van het districtshoofd van de arbeidsinspectie, de naleving en het beroepsrecht (de artikelen 13, derde lid, 14, 15 en 39 van de Binnenschepenwet). Er zal naar gestreefd worden om de onder a bedoelde ministeriële regeling zo snel mogelijk na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit tot stand te brengen.

De in bijlage IV opgenomen regelen betreffen de zogenaamde gedragsregelen met betrekking tot de arbeid aan boord van schepen.

Vooralsnog zal in genoemde bijlage zowel naar inhoud als werkingsfeer worden volstaan met de arbeidsvoorschriften uit het Veiligheidsbesluit Binnenvaart (Stb. 1963, 170). Aangezien het Veiligheidsbesluit Binnenvaart zich beperkt tot werknemers en niet betrekking heeft op zelfstandigen is deze beperking eveneens opgenomen in bijlage IV. Het ligt evenwel in het voornemen in de toekomst de werkingsfeer uit te breiden en de inhoud aan te passen aan de in de afgelopen decennia veranderde inzichten op het terrein van de arbeidsomstandigheden.

Artikel 27

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 17 van richtlijn 82/714/EEG, dat over de controle op schepen handelt. Opgemerkt zij dat in de artikelen 9, 28 en 29 van de Binnenschepenwet reeds bepalingen voorkomen die betrekking hebben op het uitoefenen van toezicht op en de aanhouding van schepen.

Toezichthoudende ambtenaren zijn ambtenaren van de scheepvaartinspectie en van de arbeidsinspectie, alsmede de op grond van artikel 28, tweede lid, van de Binnenschepenwet aangewezen ambtenaren. De ambtenaren van de scheepvaartinspectie en van de arbeidsinspectie ontlenen voorts aan artikel 9 van de Binnenschepenwet de bevoegdheid de vaart met in dat artikel bedoelde schepen te onderbreken, indien de staat waarin het schip zich bevindt zodanig is dat de veiligheid van het schip en de opvarenden of van andere schepen en hun opvarenden onmiddellijk gevaar loopt.

De beslissing tot het onderbreken van de vaart wordt ingevolge artikel 9, derde lid, van de Binnenschepenwet schriftelijk en gedagtekend aan de schipper meegedeeld onder vermelding van de redenen die tot de beslissing hebben geleid. Artikel 2 van de wet bepaalt daarnaast, dat aangegeven dient te worden bij wie, binnen welke termijn en op welke wijze het beroep tegen de beslissing kan worden ingesteld.

In artikel 25 van dit besluit ter uitvoering van artikel 10, eerste lid, van de Binnenschepenwet wordt nader geregeld waarvoor zorg moet worden gedragen tijdens de vaart met het schip. Het niet naleven van die regelen vormt een strafbaar feit.

De bepalingen van dit artikel laten onverlet de bevoegdheden van opsporingsambtenaren bij overtredingen op grond van de artikelen 48 tot en met 51 van de wet.

Artikel 28

Richtlijn 76/135/EEG bepaalt dat scheepsattesten, die door een lidstaat ingevolge die richtlijn zijn afgegeven, door de andere lidstaten moeten worden erkend alsof zij de attesten zelf hadden afgegeven.

In de Binnenschepenwet heeft een dergelijke erkenning een stellige betekenis gekregen. Verwezen moge worden naar artikel 4, eerste lid,

onder c, van de wet. Nederland moet ingevolge richtlijn 76/135/EEG het scheepsattest erkennen en volgens de Binnenschepenwet geeft een zodanig erkend scheepsattest vrijstelling van de wettelijke certificatieverplichting.

Dit artikel geeft daar uitvoering aan en bepaalt dat scheepsattesten, afgegeven ingevolge richtlijn 76/135/EEG, worden erkend. De erkenning van scheepsattesten voor vrachtschepen, sleep- en duwboten geldt voor de vaart op alle Nederlandse binnenwateren.

Scheepsattesten voor passagiersschepen worden slechts erkend voor de vaart in de zones 3 en 4. Indien die schepen voldoen aan aanvullende regelen geldt de erkenning ook voor zone 2.

Opgemerkt zij dat het communautaire certificaat, bedoeld in richtlijn 82/714/EEG, niet uitdrukkelijk behoeft te worden erkend.

De richtlijn zelf erkent en beschouwt het communautaire certificaat als geldig document van deugdelijkheid van het schip voor de vaart op de waterwegen van de Gemeenschap.

Artikelen 29, 30 en 31

De hier bedoelde regeling maakt erkenning mogelijk van documenten van deugdelijkheid die door niet-EEG-landen worden afgegeven.

Richtlijn 82/714/EEG staat dit toe. De erkenning zal in reikwijdte verschillend zijn naar gelang de zwaarte van het te erkennen document. Naast de mogelijkheid om een bepaald document van een bepaalde houder te erkennen, bestaat ook de mogelijkheid om in het algemeen alle houders van een bepaald document de erkenning van dat document te verschaffen. Erkenning geschiedt bij ministeriële regeling. Bij beoordeling of het document voldoende waarborg biedt voor de veiligheid van de vaart (artikel 30) zal de Minister afwegen of de regelen tot afgifte van dat document gelijkwaardig zijn aan de regelen tot afgifte van het certificaat van onderzoek. Zonder dat daarvoor een uitdrukkelijke bepaling in dit besluit wordt opgenomen zal een tweetal vertegenwoordigers van het bedrijfsleven worden gehoord, indien een buitenlands document van deugdelijkheid moet worden beoordeeld. Enkele organisaties hebben daarom verzocht.

Artikelen 32, 33 en 34

Hiermee wordt gehoor gegeven aan het bepaalde in artikel 8, tweede lid, van richtlijn 82/714/EEG, waar het vaststellen van een tijdschema voor het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten, is voorgeschreven. Er wordt een afzonderlijk tijdschema vastgesteld voor het onderzoek van bestaande passagiersschepen, waarbij het in het voornemen ligt de periode van onderzoek te rekenen vanaf één jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikelen 36 tot en met 45

De artikelen 36 tot en met 40 geven uitvoering aan het bepaalde in hoofdstuk 13 van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG waarin aan bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten tijdelijke of blijvende afwijkingen van de regelen worden toegestaan.

Soortgelijke afwijkingen worden in de artikelen 42 tot en met 44 toegestaan aan bestaande passagiersschepen. Deze afwijkingen gelden echter niet voor hetgeen aan het schip verbouwd of vervangen wordt. De onderhavige artikelen geven tevens uitvoering van artikel 54, eerste lid, van de Binnenschepenwet.

Artikel 13.02, hoofdstuk 13, van richtlijn 82/714/EEG staat aan schepen die reeds voor de radarvaart door één persoon zijn toegelaten, een overgangstermijn tot 1 januari 1990 toe, teneinde zich aan te passen aan de regelen betreffende de bijzondere inrichting van het stuurhuis met

het oog op het voeren van een schip met behulp van radar door één persoon. Ingevolge artikel 16 van het met ingang van 1 april 1984 in werking getreden Besluit schepen met marifoon en radar van de Minister van Verkeer en Waterstaat, nr. RRV 13371 (Stcrt. 1984, 75) dienen schepen die zodanig zijn ingericht dat het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon kan geschieden, te voldoen aan de regelen met betrekking tot de stuurstelling als vermeld in de bij voornoemd besluit behorende bijlage (Stcrt. 1985, 14).

Gezien het feit dat de regelen die reeds ingevolge het Besluit schepen met marifoon en radar van toepassing zijn, gelijksoortig zijn aan de regelen van de richtlijn, opgenomen in hoofdstuk 9 van bijlage II van dit besluit, is het niet gewenst in artikel 41 van dit besluit de door de richtlijn toegestane overgangperiode op te nemen. Dit zou slechts tot verwarring kunnen leiden. Ter voorkoming van samenloop zal bij inwerkingtreding van het onderhavige besluit in het Besluit schepen met marifoon en radar opgenomen worden dat artikel 16 van laatstgenoemd besluit niet van toepassing is op schepen waarop de regelen van hoofdstuk 9 van bijlage II van het onderhavige besluit van toepassing zijn.

Artikel 46

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 13.01, onder d, van hoofdstuk 13 van bijlage II van richtlijn 82/714/EEG. Het daarin bepaalde voor bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten wordt van overeenkomstige toepassing verklaard op bestaande passagiersschepen.

Artikel 47

Afhankelijk van het onderwerp zal regelgeving ter uitvoering van dit besluit geschieden bij regeling van hetzij de Minister van Verkeer en Waterstaat, hetzij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in overeenstemming met elkaar.

Artikel 48

Enige tijd na inwerkingtreding van dit besluit en de daaraan ten grondslag liggende artikelen van de Binnenschepenwet zal voor vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen, niet zijnde bestaande schepen, en met uitzondering van de schepen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van dit besluit, de verplichting gaan gelden tot het voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek bij gebruik van het schip op de binnenwateren, een en ander door middel van het in werking stellen van het betreffende gedeelte van artikel 3 van de Binnenschepenwet en de daarmee samenhangende strafbepalingen (artikelen 44, 47, 48, 49, 50 en 52). Nadat de bestaande schepen onderzocht zijn volgens het tijdschema, bedoeld in de artikelen 32 en 34 zal ook voor die schepen de certificaatsverplichting in werking kunnen worden gesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L. de Graaf

BIJLAGE I VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

LIJST VAN BINNENWATEREN VAN HET COMMUNAUTAIRE NET, INGEDEELD IN DE ZONES 1, 2, 3 en 4

Nederland

Zone 2:

- Dollard,
- Eems,
- Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee,
- IJsselmeer met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer, met uitzondering van de Gouwzee,
- Nieuwe Waterweg en het Scheur,
- Calandkanaal ten westen van de Beneluxhaven,
- Breediep, Beerkanaal en de op het Beerkanaal aansluitende havens,
- Hollandsch Diep,
- Haringvliet en Vuile Gat met inbegrip van de waterwegen tussen Goeree-Overflakkee enerzijds en Voorne-Putten en Hoeksche Waard anderzijds,
- Volkerak,
- Krammer,
- Grevelingenmeer en Brouwershavensche Gat met inbegrip van de waterwegen tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en Goeree-Overflakkee anderzijds,
- Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde en Roompot met inbegrip van de waterwegen tussen Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland enerzijds en Schouwen-Duiveland en Tholen anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal,
- Schelde, Westerschelde en de zeemonding daarvan met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal.

Zone 3:

- Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer.
- Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Zwartemeer, Ketelmeer,
- Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer,
- Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten-IJ, Afsloten IJ, Noordzeekanaal, Havens van IJmuiden,
- Havengebied van Rotterdam, Europoort, Calandkanaal en Hartelkanaal,
- Nieuwe Maas,
- Oude Maas, Noord, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede,
- Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannerdensch Kanaal, Neder Rijn, Lek,
- Geldersche IJssel,
- Amsterdam-Rijnkanaal,
- Veerse meer,
- Schelde-Rijnkanaal vanaf de landsgrens tot aan de uitmonding in het Volkerak,
- Amer, Bergsche Maas,
- Maas beneden Venlo.

Zone 4:

- Alle overige rivieren, kanalen en meren, niet genoemd onder de zones 2 en 3.

België

Zone 3:

- Zeeschelde beneden Antwerpen.

Zone 4:

- Alle overige waterwegen, niet genoemd onder de zone 3.

Bondsrepubliek Duitsland

Zone 1:

- Ems: van de verbindingslijn tussen de oude vuurtoren van Delfzijl en de lichtopstand van Knock zeewaarts tot 54°30' noorderbreedte en 6°45' oosterlengte, met inachtneming van het Samenwerkingsverdrag Ems-Dollard.

Zone 2:

- Ems: van de verbindingslijn van de haveningang naar Papenburg over de Ems, tussen het Diemer Schöpfwerk en de dijksluis bij Halte tot aan de verbindingslijn tussen de oude vuurtoren van Delfzijl en de lichtopstand van Knock, met inachtneming van het Samenwerkingsverdrag Ems-Dollard,
 - Jade: binnenwaarts van de verbindingslijn tussen de vuurtoren Schillighörn en de kerktoren van Langwarden,
 - Weser: van de spoorbrug in Bremen tot aan de verbindingslijn tussen de kerktorens van Langwarden en van Cappel met de zijarm Schweiburg, met inbegrip van de zijarmen Kleine Weser, Rekumer-Loch en de rechter zijarm,
 - Elbe: van de onderste grens van de haven van Hamburg tot de verbindingslijn tussen de Kugelbake bij Döse en de noordwestelijke punt van het Hohes Ufer (Dieksand) met de zijrivieren Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau en Stör (telkens van de vloedkering tot aan de monding) en met inbegrip van de Zij-Elbe,
 - Meldorfer Bucht: binnenwaarts van de verbindingslijn van de noordwestelijke punt van het Hohes Ufer (Dieksand) tot het westelijke havenhoofd Büsum,
 - Flensburger Förde: binnenwaarts van de verbindingslijn tussen de vuurtoren Kekenis en Birknack,
 - Eckernförder Bucht: binnenwaarts van de verbindingslijn van Bocknis-Eck tot de noordoostelijke punt van het vasteland bij Dänisch Nienhof,
 - Kieler Förde: binnenwaarts van de verbindingslijn tussen de vuurtoren van Bülk en het marinegedenkteken Laboe,
 - Leda: van de ingang tot de voorhaven van de zeesluis van Leer tot aan de monding,
 - Hunte: van de haven Oldenburg en van 200 m beneden de Amalienbrug in Oldenburg tot aan de monding,
 - Lesum: van de spoorbrug in Bremen-Burg tot aan de monding,
 - Este: van de afsluiting bij Buxtehude tot aan de vloedkering Este,
 - Lühe: van de molen 250 m boven het viaduct op de Marschdamm in Horneburg tot aan de vloedkering Lühe,
 - Schwinge: van de voetgangersbrug beneden het Güldensternbastion in Stade tot aan de vloedkering Schwinge,
 - Freiburger-Hafenpriel: van de sluizen bij Freiburg/Elbe tot aan de monding,
 - Oste: van Mühlenwehr Bremervörde tot aan de vloedkering Oste,
 - Pinnau: van de spoorbrug in Pinneberg tot aan de vloedkering Pinnau,

- Krückau: van de watermolen in Elmshorn tot aan de vloedkering Krückau,
- Stör: van Pegel Rensing tot aan de vloedkering Stör,
- Eider: van het Gieselaukanaal tot aan de vloedkering Eider,
- Nord-Ostsee-Kanaal: van de verbindingsslijn tussen de havenhoofden in Brunsbüttel tot aan de verbindingsslijn tussen de toegangsbakens in Kiel-Holtenau met Schirnaauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee met Enge, Achterwehrer Schiffahrtskanaal en Flemhuder See,
- Trave: van de spoorbrug en de Holstenbrug (Stadttrave) in Lübeck tot aan de verbindingsslijn van de beide uiterste havenhoofden bij Travemünde met de Pötenitzer Wiek en de Dassower See,
- Schlei: binnenwaarts van de verbindingsslijn van de havenhoofden Schleimünde.

Zone 3:

- Donau: van Kelheim (km 414,60) tot aan de Duits-Oostenrijkse grens,
- Rhein: van de Duits-Zwitserse grens tot aan de Duits-Nederlandse grens,
- Elbe: van de uitmonding van het Elbe-Seiten-Kanaal tot aan de ondergrens van de haven van Hamburg.

Zone 4:

- Alle overige waterwegen, niet genoemd onder de zones 1, 2, en 3.

Frankrijk

Zone 2:

- Seine: stroomafwaarts van de Jeanne d'Arc-Brug in Rouen,
- Garonne en Gironde: stroomafwaarts van de stenen brug te Bordeaux,
- Rhône: stroomafwaarts van de Trinquetaille-brug te Arles en verder naar Marseille.

Zone 3:

- Rhin.

Zone 4:

- Alle overige waterwegen, niet genoemd onder de zones 2 en 3.

Italië

Zone 4:

- Po: van Piacenza tot aan de monding,
- Milaan-Cremona-Pokanaal: het op de Po aansluitende gedeelte van 15 km,
- De Mincio-rivier: van Mantova, Governolo tot de Po,
- Waterweg van Ferrara: van de Po (Pontelagoscuro), Ferrara tot Porto Garibaldi,
- Kanalen van Brondolo en Valle: van de Po di Levante tot de Laguna di Venezia,
- Kanaal Fissero - Tartaro - Canalbianco: van de Adriatische Zee tot de Po di Levante,
- Litoranea Veneta: van de Laguna di Venezia tot Grado.

Luxemburg

Zone 4:

– Moselle.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466.

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning

BIJLAGE II VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

TECHNISCHE REGELEN VOOR VRACHTSCHEPEN, SLEEPBOTEN EN DUWBOTEN

INHOUDSCPGAVE

	Blz.		Blz.
Hoofdstuk 1. Algemeen	34	Hoofdstuk 6. Electriche installaties	46
1.01. Toepassing van de regelen	34	6.01. Algemene regelen	46
Hoofdstuk 2. Scheepsbouwkundige eisen	34	6.02. Bescherming tegen aanraking en water	46
2.01. Algemene regel	34	6.03. Bescherming tegen explosie	47
2.02. Scheepsromp	34	6.04. Aarding	47
2.03. Verwarmings-, kook- en koelinstallaties	35	6.05. Ten hoogste toegestane spanningen	47
2.04. Verwarming met vloeibare brandstoffen met een vlammpunt boven 55 °C	35	6.06. Verdeelsyste men	48
2.05. Verwarming met vaste brandstof	36	6.07. Walaansluiting	48
2.06. Machinekamers, ketelruimen en bunkers	36	6.08. Stroomlevering aan andere schepen	48
Hoofdstuk 3. Stuurinrichting en stuurhuis	37	6.09. Generatoren en motoren	48
3.01. Algemene regelen	37	6.10. Accumulatoren	49
3.02. Vermogen van de stuurinrichting	37	6.11. Schakelinrichtingen	49
3.03. Algemene regelen voor de constructie	37	6.12. Noodstopshakelaars	51
3.04. Mechanisch gedreven stuurinrichtingen	38	6.13. Installatiemateriaal	51
3.05. Inschakeling van de tweede aandrijving	38	6.14. Kabels	51
3.06. Handaandrijving	38	6.15. Verlichtingsinstallaties	51
3.07. Hand-hydraulische aandrijving	38	6.16. Navigatieverlichting	51
3.08. Hydraulische aandrijving	38	6.17. Noodkrachtbron	52
3.09. Electriche aandrijving	39	Hoofdstuk 7. Uitrusting	52
3.10. Roerpropeller- en Voith-Schneider-installaties	39	7.01. Ankergerie	52
3.11. Afstandsbediening	39	7.02. Overige uitrusting	54
3.12. Roerstandaanwijzer	39	7.03. Brandbestrijdingsmiddelen	55
3.13. Hulpstuurinrichting	39	7.04. Bijboten	57
3.14. Vrij uitzicht vanuit het stuurhuis	40	7.05. Reddingboeien en reddingvesten	58
3.15. Geluidsniveau in het stuurhuis	40	Hoofdstuk 8. Vloeibaar-gasinstallaties voor huishoudelijk gebruik	58
3.16. Electricch gedeelte van de stuurinrichtingen	40	8.01. Algemene regelen	58
3.17. Neerlaatbare stuurhuizen	41	8.02. Installatie	58
Hoofdstuk 4. Vrijboord, veiligheidsafstand en diepgangsschalen	41	8.03. Gasflessen	59
4.01. Definities	41	8.04. Opstelling en inrichting van de flessenkast	59
4.02. Veiligheidsafstand	41	8.05. Reserveflessen en lege flessen	59
4.03. Vrijboord	42	8.06. Drukregelaars	60
4.04. Inzinkingsmerken	42	8.07. Druk	60
4.05. Diepgangsschalen	42	8.08. Buisleidingen en flexibele leidingen	60
Hoofdstuk 5. Werktuigbouwkundige eisen	43	8.09. Distributienet	60
5.01. Algemene regelen	43	8.10. Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan	61
5.02. Veiligheid	43	8.11. Ventilatie en afvoer der verbrandingsgassen	61
5.03. Voortstuwingsinstallaties	43	8.12. Gebruiks- en veiligheidsinstructies	61
5.04. Uitlaatgasleidingen van motoren	43	8.13. Keuring	62
5.05. Tanks, bunkers en pijpleidingen	44	8.14. Wijze van keuring	62
5.06. Lensinrichtingen	44	8.15. Aantekening in het certificaat	62
5.07. Inrichting voor het verzamelen van afgewerkte olie	45	Hoofdstuk 9. Bijzondere inrichting van het stuurhuis met het oog op het voeren van een schip met behulp van radar door één persoon	63
5.08. Lieren	45	9.01. Algemene regel	63
5.09. Door schepen voortgebracht geluid	46	9.02. Regelen betreffende de bouw	63
		9.03. Radarinstallatie en bochtaanwijzer	63
		9.04. Installaties voor het tonen en voeren van navigatie-lichten en het geven van geluidssignalen	63

9.05.	installaties voor het besturen van het schip en het bedienen van de voortstuwingswerktuigen	64
9.06.	Installatie voor het bedienen van de hekankers	64
9.07.	Telefooninstallaties	64
9.08.	Alarminstallatie	65
9.09.	Andere controle-instrumenten	65
9.10.	Aantekening in het certificaat	65

Hoofdstuk 10. Bijzondere regelen voor schepen die zijn bestemd om deel uit te maken van een duwstel, een sleep of een gekoppeld samenstel 65

10.01.	Duwboten	65
10.02.	Duwbakken	66
10.03.	Motorschepen en sleepboten, die geschikt zijn om te duwen	66
10.04.	Proeven met duwstellen	66
10.05.	Schepen die geschikt zijn om te slepen	67
10.06.	Schepen die geschikt zijn om een gekoppeld samenstel voort te bewegen	67

Hoofdstuk 11. Hygiëne en veiligheid van verblijven en arbeidsplaatsen 67

11.01.	Algemene bepalingen	67
11.02.	Ligging en inrichting van verblijven	68
11.03.	Grootte van verblijven	68
11.04.	Leidingen in verblijven	69
11.05.	Toegangen, deuren en trappen van verblijven	69
11.06.	Vloeren, wanden en plafonds van verblijven	69
11.07.	Verwarming en ventilatie van verblijven	70
11.08.	Daglicht en verlichting van verblijven	70
11.09.	Meubilair in verblijven	70
11.10.	Keukens, eetruimten en proviandbergplaatsen	70
11.11.	Sanitaire installaties	71
11.12.	Drinkwaterinstallaties	71
11.13.	Veiligheid van arbeidsplaatsen in het algemeen	72
11.14.	Toegankelijkheid van arbeidsplaatsen	72
11.15.	Afmetingen van arbeidsplaatsen	72
11.16.	Beveiliging tegen vallen	73
11.17.	Toegangen, deuren en trappen van arbeidsplaatsen	73
11.18.	Vloeren, wanden, plafonds, ramen en schijnlichten van arbeidsplaatsen	74
11.19.	Ventilatie en verwarming van arbeidsplaatsen	74
11.20.	Daglicht en verlichting van arbeidsplaatsen	74
11.21.	Bescherming van arbeidsplaatsen tegen geluid en trillingen	74

Hoofdstuk 12. Aanvullende regelen voor schepen bij gebruik op de binnenwateren van de zones 2 en 3 75

12.01.	Schepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen met een grootste lengte van meer dan 86 m	75
12.02.	Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken	75
12.03.	Extra uitrustings-eisen	79
12.04.	Bijzondere regelen voor schepen die zijn bestemd om deel uit te maken van een duwstel of een sleep	79

Hoofdstuk 13. Overgangsbepalingen 79

13.01.	Tabel	79
13.02.	CO ₂ -blusinstallaties	80
13.03.	Relingen langs gangboord	82

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1.01. Toepassing van de regelen

1. Vrachtschepen, sleepboten en duwboten die worden gebruikt op de binnenwateren van de zones 2 of 3 moeten voldoen aan de regelen van de hoofdstukken 2 tot en met 13 van deze bijlage.
2. Vrachtschepen, sleepboten en duwboten die worden gebruikt op de binnenwateren van zone 4 moeten voldoen aan de regelen van de hoofdstukken 2 tot en met 11 en 13 van deze bijlage.
3. Door Onze Minister worden in de Nederlandse Staatscourant aanvullende regelen bekend gemaakt, die op grond van het bepaalde in artikel 5 van richtlijn 82/714/EEG door de Bondsrepubliek Duitsland en door Frankrijk zijn vastgesteld.
4. Vrachtschepen, sleepboten en duwboten die worden gebruikt op de in de Bondsrepubliek Duitsland gelegen binnenwateren van de zones 1 en 2 en op de in Frankrijk gelegen binnenwateren van zone 2 moeten voldoen aan de in het derde lid bedoelde aanvullende regelen.

HOOFDSTUK 2. SCHEEPSBOUWKUNDIGE EISEN

Artikel 2.01. Algemene regel

De schepen moeten volgens goed scheepsbouwgebruik zijn gebouwd. Hun stabiliteit moet voldoende zijn voor het gebruik waarvoor zij zijn bestemd.

Artikel 2.02. Scheepsromp

1. De scheepsromp moet voldoende sterk zijn, teneinde bestand te zijn tegen alle belastingen die onder normale omstandigheden op de romp worden uitgeoefend. Wanneer het schip is voorzien van een certificaat of een desbetreffende verklaring van een erkend onderzoeksbureau of wanneer een voldoende veiligheid kan worden aangetoond door overlegging van een sterkteberekening, wordt de sterkte van de scheepsromp voldoende geacht.
2. De waterinlaten en -uitlaten, alsmede de daarop aansluitende pijpleidingen, moeten zodanig zijn uitgevoerd dat elk ongewenst binnendringen van water in het schip onmogelijk is.
3. De volgende waterdichte schotten, die reiken tot tegen het dek of, wanneer er geen dek is, tot aan de bovenkant van het scheepsboord, moeten zijn aangebracht:
 - a. een aanvaringsschot op een redelijke afstand van de voorsteven;
 - b. een achterpiekschot op een redelijke afstand van de achtersteven.Op schepen met een lengte van 25 m of minder mag het achterpiekschot achterwege worden gelaten.
4. Verblijven, machinekamers en ketelruimen, alsmede de eventueel daarbij behorende werkplaatsen, moeten waterdicht van de laadruimen zijn gescheiden.
5. Elke waterdichte afdeling die tijdens de vaart gewoonlijk niet luchtdicht is afgesloten, moet afzonderlijk kunnen worden gelensd.
6. Verblijven mogen zich niet voor het aanvaringsschot bevinden. Verblijven moeten van de machinekamers en ketelruimen gasdicht zijn gescheiden. Zij moeten rechtstreeks vanaf het dek toegankelijk zijn. Indien een dergelijke toegang niet aanwezig is, moet een extra nooduitgang direct naar het dek leiden.
7. De in het derde en vierde lid voorgeschreven schotten en andere begrenzingen van ruimten mogen niet van openingen zijn voorzien.

Behalve in het aanvaringsschot zijn evenwel mangaten toegestaan, mits de mangatdeksels waterdicht met bouten zijn bevestigd. Deuren in het achterpiekschot, doorvoeringen van assen, pijpleidingen enzovoort zijn slechts toegestaan wanneer zij zodanig zijn uitgevoerd, dat de doelmatigheid van de betrokken schotten en andere begrenzingen niet nadelig wordt beïnvloed.

8. In afwijking van het vijfde en zevende lid mag de achterpiek met een machinekamer in verbinding staan door middel van een zelfsluitende aftapinrichting die gemakkelijk toegankelijk is.

Artikel 2.03. Verwarmings-, kook- en koelinstallaties

1. Verwarmings-, kook- en koelinstallaties met hun toebehoren moeten zodanig zijn uitgevoerd en opgesteld dat zij, ook bij oververhitting, geen gevaar opleveren. Zij moeten zodanig zijn gemonteerd, dat zij niet kunnen omvallen of onopzettelijk verschoven kunnen worden.

2. Wanneer de in het eerste lid bedoelde installaties met vloeibare brandstoffen werken, mogen alleen brandstoffen met een vlampunt boven 55°C worden gebruikt.

3. In afwijking van het tweede lid mogen kookapparaten en van pitbranders voorziene verwarmings- en koelapparaten, die op handelspetroleum werken, worden gebruikt in de verblijven en het stuurhuis, mits de inhoud van hun reservoir niet groter is dan 12 liter.

4. De in het eerste lid bedoelde installaties mogen niet zijn opgesteld in opslagruimten of machinekamers, waarin stoffen van de categorieën K1n, K1s of K2 van de klasse IIIa van het ANDR (Stb. 1977, 371) zijn opgeslagen of worden gebruikt.

5. De voor de verbranding noodzakelijke luchttoevoer moet gewaarborgd zijn. Ventilatoren voor de luchtverversing mogen niet van een afsluitinrichting zijn voorzien, tenzij op grond van andere ter zake geldende bepalingen een dergelijke inrichting is voorgeschreven.

6. Verwarmings- en kookapparaten moeten deugdelijk op de afvoergassenleidingen zijn aangesloten. Koelapparaten die op vloeibare brandstoffen werken, moeten eveneens van een afvoergassenleiding zijn voorzien.

Afvoergassenleidingen moeten zich in goede staat bevinden en van doelmatige windkappen zijn voorzien.

Schoorstenen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat verstopping door verbrandingsprodukten wordt voorkomen en dat zij gereinigd kunnen worden. Er mogen geen afvoergassenleidingen door de in het vierde lid bedoelde ruimten en machinekamers zijn gevoerd.

Artikel 2.04. Verwarming met vloeibare brandstoffen met een vlampunt boven 55°C

1. Alle apparaten moeten zonder de hulp van andere brandbare vloeistoffen kunnen worden aangestoken.

Zij moeten zijn aangebracht boven een metalen lekbak van voldoende grootte, waarin per ongeluk uitstromende brandstof kan worden opgevangen. De inhoud van deze lekbak mag niet minder dan 2 liter en de randhoogte niet minder dan 0,02 m bedragen.

De apparaten moeten zijn voorzien van inrichtingen die bij eventueel uitdoven van de vlam de brandstoftoevoer automatisch afsluiten. Indien de brandstoftank gescheiden is van het apparaat, mag deze tank niet hoger zijn geplaatst dan volgens de gebruiksaanwijzing door de fabrikant is toegestaan. Deze tank moet zodanig zijn geplaatst, dat zij tegen ontoelaatbare verwarming is beschermd. De brandstoftoevoer moet vanaf het dek kunnen worden onderbroken. Brandstoftanks met een inhoud van meer dan 12 liter dienen buiten de verblijven te zijn opgesteld.

2. Indien een apparaat in de machinekamer is opgesteld moet een bord met bedieningsvoorschriften zijn aangebracht.

In de machinekamer moeten kachels met een verdampingsbrander boven een oliedichte bak waarvan de bovenrand tenminste 0,10 m boven de vloerplaat uitsteekt, zijn opgesteld. De hoogte van deze bak moet tenminste 0,20 m bedragen. De onderkant van de brander moet hoger dan de bovenrand van de lekbak liggen.

3. Indien een apparaat in een machinekamer is opgesteld, moeten de luchttoevoeren voor het apparaat en voor de motoren zodanig zijn, dat het apparaat en de motoren onafhankelijk van elkaar doelmatig en veilig kunnen functioneren. Indien nodig dienen gescheiden luchttoevoerkokers aanwezig te zijn.

4. Elk apparaat met natuurlijke trek moet zijn voorzien van een inrichting die terugslag van de trek verhindert.

Apparaten met kunstmatige trek moeten zijn voorzien van een inrichting die de toevoer van brandstof automatisch afsluit, wanneer de voor de verbranding noodzakelijke luchttoevoer wordt onderbroken.

5. Centrale verwarmingsapparaten met verstuivingsbranders moeten bovendien aan de volgende eisen voldoen:

a. bij het in bedrijf stellen moet de ventilator eerst afzonderlijk functioneren, zodat de verbrandingsruimte goed wordt geventileerd;

b. de brandstoftoevoer moet door een thermostatische regelaar worden geregeld;

c. de ontsteking moet, al of niet door een waakvlam, automatisch geschieden;

d. de ventilator en de inspuitspomp moeten buiten de opstellingsruimte op een gemakkelijk toegankelijke plaats kunnen worden afgezet;

e. de kachel dient zodanig te zijn opgesteld, dat een uit de verbrandingsruimte terugslaande vlam geen andere delen van de machinekamerinstallatie kan bereiken.

6. Hete-luchtverwarmingsapparaten die in de machinekamer zijn opgesteld, moeten de verwarmingslucht van buiten de machinekamer aanzuigen.

Artikel 2.05. Verwarming met vaste brandstof

1. Verwarmingsapparaten die op vaste brandstof werken, moeten zodanig zijn opgesteld op een metalen plaat met opstaande randen, dat gloeiende brandstof of hete as niet buiten deze plaat kan geraken. Deze regel geldt niet, wanneer het apparaat is opgesteld in een speciaal daartoe bestemde ruimte die van onbrandbare materialen is gebouwd.

2. Verwarmingsketels die op vaste brandstof werken, moeten zijn voorzien van thermostatische regelaars voor de toevoer van de verbrandingslucht.

3. In de nabijheid van elk verwarmingsapparaat moeten middelen waarmee de hete as kan worden afgekoeld, aanwezig zijn.

Artikel 2.06. Machinekamers, ketelruimen en bunkers

1. Machinekamers en ketelruimen moeten zodanig zijn ingericht, dat het toezicht op en het onderhoud van de daarin aanwezige installaties gemakkelijk en zonder gevaar kunnen worden uitgevoerd.

2. Brandstofbunkers en smeerolietanks mogen met de verblijven geen gemeenschappelijke schotten hebben.

3. Schotten, dekken en deuren van machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten van staal of een ander met betrekking tot onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal zijn gemaakt.

4. Machinekamers, ketelruimen en andere ruimten, waarin brandbare of giftige gassen kunnen vrijkomen, moeten voldoende kunnen worden geventileerd.

5. Trappen en ladders, die toegang geven tot machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten vast zijn aangebracht en van staal of een ander met betrekking tot sterkte en onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd.

6. Machinekamers en ketelruimen moeten twee uitgangen hebben. Een van deze uitgangen mag als nooduitgang zijn uitgevoerd.

7. Het ten hoogste toegelaten niveau van de geluidsdruk in de machinekamers bedraagt 110 dB(A). De meetpunten dienen te worden gekozen met inachtneming van de noodzakelijke bedieningswerkzaamheden tijdens het normale bedrijf van de installaties.

Indien het niveau van de geluidsdruk in een machinekamer meer dan 90 dB(A) bedraagt, moet bij elke toegang tot die ruimte een duidelijk geformuleerde waarschuwing zijn aangebracht.

HOOFDSTUK 3. STUURINRICHTING EN STUURHUIS

Artikel 3.01. Algemene regelen

1. Elk schip moet zijn voorzien van een betrouwbaar werkende stuurinrichting – waartoe eventueel ook een boegbesturingsinstallatie wordt gerekend – die een goede bestuurbaarheid garandeert. Hierbij moet rekening worden gehouden met het gebruik waarvoor het schip is bestemd en met de hoofdafmetingen van het schip.

2. De stuurinrichting moet zodanig zijn uitgevoerd, dat het roer niet onvoorzien van stand kan veranderen.

3. De functies van de bedieningsorganen en signaleringen in het stuurhuis moeten door symbolen of opschriften duidelijk zijn aangegeven.

Artikel 3.02. Vermogen van de stuurinrichting

De stuurinrichting moet, wat haar vermogen betreft, aan de volgende eisen voldoen:

a. indien de stuurinrichting is voorzien van een handaandrijving, moet een omwenteling van het handstuurwiel overeenkomen met een roeruitslag van tenminste 3°;

b. indien de stuurinrichting is voorzien van een mechanische aandrijving, moet bij de maximale indompeling van het roer en bij volle snelheid van het schip een gemiddelde hoeksnelheid van het roer van 4° per seconde over het volledige bereik van de mogelijke roeruitslag kunnen worden bereikt;

c. indien de stuurinrichting is voorzien van een hulpstuurinrichting als bedoeld in artikel 3.13, moet bij de maximale indompeling van het roer en bij volle snelheid van het schip een gemiddelde hoeksnelheid van het roer van 3° per seconde over het bereik van de roeruitslag van 30° stuurboord tot 30° bakboord kunnen worden bereikt;

d. indien de tweede aandrijving van een mechanisch gedreven stuurinrichting een handaandrijving is, moet het schip met behulp van deze handaandrijving met verminderde snelheid een aanlegplaats kunnen bereiken.

Artikel 3.03. Algemene regelen voor de constructie

1. De gehele stuurinrichting moet zodanig zijn ontworpen, gebouwd en uitgevoerd dat ook bij een permanente slagzij tot 15° en een omgevingstemperatuur tot 40° C een betrouwbare werking is gewaarborgd.

2. De onderdelen van de stuurmachine moeten zodanige afmetingen hebben en zodanig zijn uitgevoerd, dat alle krachten die bij het normale bedrijf op de machine worden uitgeoefend, kunnen worden opgenomen. Teneinde abnormale van buitenaf op het roer werkende krachten zo goed mogelijk te kunnen opnemen, mag de stuurmachine zelf in dat opzicht niet het zwakste onderdeel van de stuurinrichting zijn. Een stuurmachine die volgens de regelen van een erkend onderzoeksbureau is gebouwd, kan als voldoende sterk worden beschouwd.

Artikel 3.04. Mechanisch gedreven stuurinrichtingen

1. Indien het schip is uitgerust met een mechanisch gedreven stuurinrichting, moet bij het uitvallen van de aandrijving onmiddellijk een voldoende bestuurbaarheid worden verzekerd door een tweede onafhankelijke aandrijving.

2. Mechanisch gedreven stuurinrichtingen moeten zijn voorzien van een beveiliging tegen overbelasting die het door de aandrijving uitgeoefende koppel begrenst.

3. Het onopzettelijk uitschakelen of uitvallen van de mechanische aandrijving moet door een optisch en akoestisch signaal in het stuurhuis worden gemeld.

4. Indien een handstuurwiel aanwezig is, moet een inrichting het meedraaien van dat wiel ten gevolge van de mechanische aandrijving kunnen verhinderen.

Artikel 3.05. Inschakeling van de tweede aandrijving

1. Indien de tweede aandrijving van de stuurinrichting bij het uitvallen van de hoofdaandrijving niet automatisch wordt ingeschakeld, moet het inschakelen onmiddellijk en op eenvoudige wijze met de hand, bij elke willekeurige stand van het roer, kunnen worden uitgevoerd. Daartoe mogen niet meer dan twee handelingen die door een enkele persoon uitgevoerd kunnen worden, nodig zijn.

2. Het inschakelen moet binnen 5 seconden gebeurd kunnen zijn. Vanaf de stuurstelling moet duidelijk waarneembaar zijn welke inrichting in bedrijf is.

Artikel 3.06. Handaandrijving

1. Indien de tweede onafhankelijke aandrijving een handaandrijving is, moet deze bij uitschakelen of uitvallen van de mechanische aandrijving automatisch worden ingeschakeld of onmiddellijk vanaf de stuurstelling kunnen worden ingeschakeld. Klauwkoppelingen zijn daarbij slechts toegestaan, indien daarop tijdens het koppelen geen draaimoment wordt uitgeoefend.

2. Tijdens het automatisch inschakelen van de handaandrijving moet bij elke stand van het roer terugslag van het handstuurwiel verhinderd zijn.

Artikel 3.07. Hand-hydraulische aandrijving

1. Een hand-hydraulisch gedreven stuurinrichting is een inrichting waarbij de stuurmachine door een direct door het handstuurwiel aangedreven pomp (stuurwielpomp) wordt bekrachtigd.

2. Indien een hand-hydraulisch gedreven stuurinrichting de enige stuurinrichting is, wordt zij niet beschouwd als een «mechanisch gedreven stuurinrichting» in de zin van artikel 3.04, waarvoor een tweede onafhankelijke aandrijving vereist is, mits aan de volgende regelen is voldaan:

a. de afmetingen, constructie en aanleg van de pijpleidingen moeten zodanig zijn, dat beschadiging door mechanische invloeden of brand is uitgesloten;

b. door de constructie van de stuurwielpomp moet een onberispelijke werking zijn gewaarborgd.

Artikel 3.08. Hydraulische aandrijving

1. Indien de hoofdaandrijving en de tweede aandrijving beide hydraulisch zijn, moet voor elke van deze twee aandrijvingen een onafhankelijk aangedreven pomp beschikbaar zijn. Daartoe zijn onder anderen de volgende combinaties mogelijk:

a. hoofdpomp gedreven door hoofdmotor en tweede pomp elektrisch gedreven;

b. hoofdpomp vanuit elektrisch hoofdnet gedreven en tweede pomp vanuit elektrisch noodnet;

c. hoofdpomp door generator I gedreven en tweede pomp door generator II.

2. Indien de tweede pomp wordt aangedreven door een hulpmotor die gedurende de vaart niet continu in bedrijf is, moet een bufferinrichting de aandrijving van de tweede pomp gedurende de tijd van de startprocedure van de hulpmotor mogelijk maken.

3. Indien de hoofdaandrijving hydraulisch en de twee aandrijving hand-hydraulisch is, moet het leidingsysteem van de handaandrijving onafhankelijk van de hoofdaandrijving zijn. De bediening van de hoofdaandrijving moet onafhankelijk van de stuurwielpompen kunnen geschieden.

4. Pijpleidingen, kleppen, schuiven, bedieningsorganen enzovoort van elk van de twee inrichtingen moeten onafhankelijk van elkaar zijn. Indien echter een onafhankelijke werking van beide systemen op andere wijze is gewaarborgd, mogen zij gemeenschappelijke componenten hebben.

Artikel 3.09. Elektrische aandrijving

1. Indien zowel de hoofdaandrijving als ook de tweede aandrijving elektrisch zijn, moeten de voeding en bediening van de tweede aandrijving onafhankelijk van de hoofdaandrijving zijn. Elk van beide inrichtingen moet een eigen aandrijfmotor hebben.

2. Indien de voeding van de tweede aandrijving afhankelijk is van een hulpmotor die gedurende de vaart niet continu in bedrijf is, moet een bufferinrichting de voeding van de tweede aandrijfmotor gedurende de tijd van de startprocedure van de hulpmotor mogelijk maken.

Artikel 3.10. Roerpropeller- en Voith-Schneider-installaties

1. Indien de afstandsbediening van roerpropeller- of Voith-Schneider-installaties elektrisch, hydraulisch of pneumatisch is, moeten vanaf de stuurstelling tot de propellerinstallatie twee onafhankelijke bedieningssytemen aanwezig zijn.

2. Bij twee of meer van elkaar onafhankelijke propellerinstallaties kan het tweede onafhankelijke bedieningssysteem achterwege blijven, mits het schip bij uitvallen of storing van één der installaties voldoende bestuurbaar blijft.

Artikel 3.11. Afstandsbediening

Inrichtingen voor afstandsbediening moeten, ook wanneer zij zich buiten het stuurhuis bevinden, vast zijn ingebouwd. Zij moeten, indien zij uitgeschakeld kunnen worden, zijn voorzien van een aanwijzing die duidelijk aangeeft of de betrokken inrichting «aan» of «uit» is. De opstelling van de bedieningsorganen en de bediening moeten overeenkomen met de functie daarvan.

Artikel 3.12. Roerstandaanwijzer

De stand van het roer moet vanaf de stuurstelling duidelijk zichtbaar zijn. Indien nodig moet een betrouwbare roerstandaanwijzer bij de stuurstelling aanwezig zijn.

Artikel 3.13. Hulpstuurinrichting

1. Een hulpstuurinrichting is een mechanisch gedreven hulpinrichting die voor de bekrachtiging van een handgedreven hoofdstuurinrichting is ingebouwd.

2. Indien een hulpstuurinrichting wordt toegepast, dient de verbinding tussen de hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting zodanig te zijn, dat bij het handsturen geen aanzienlijke vergroting van de op het stuurwiel uit te oefenen kracht nodig is.

3. Een hulpstuurinrichting moet bovendien aan de volgende regelen voldoen:

a. de hulpstuurinrichting moet vanaf de stuurstelling bij elke willekeurige stand van het roer in- en uitgeschakeld kunnen worden. Het moet duidelijk zijn aangegeven of de inrichting «aan» of «uit» is;

b. de elektrische, hydraulische en pneumatische verbindingcomponenten tussen de hulpstuurinrichting en de handgedreven hoofdstuurinrichting moeten zodanig zijn, dat bij wegvallen van spanning of druk de mogelijkheid tot onmiddellijke bediening van de hoofdstuurinrichting niet nadelig wordt beïnvloed. Ook andere storingen in de hulpstuurinrichting mogen niet het uitvallen of blokkeren van de hoofdstuurinrichting tot gevolg hebben;

c. de bestaande en de nieuw ingebouwde onderdelen van de hulpstuurinrichting moeten voldoen aan de voor stuurinrichtingen in dit hoofdstuk vastgelegde regelen.

4. De goede werking van de roerstandaanwijzer moet zowel bij het gebruik van de hoofd- als ook de hulpstuurinrichting gewaarborgd zijn.

Artikel 3.14. Vrij uitzicht vanuit het stuurhuis

Het uitzicht vanuit het stuurhuis moet in alle richtingen voldoende vrij zijn. Het uitzicht naar voren mag met behulp van betrouwbare optische hulpmiddelen mogelijk worden gemaakt.

Artikel 3.15. Geluidsniveau in het stuurhuis

Tijdens het normale bedrijf mag het niveau van de geluidsdruk, veroorzaakt door het eigen geluid van het schip, in het stuurhuis ter hoogte van het hoofd van de roerganger niet hoger zijn dan 70 dB (A).

Artikel 3.16. Elektrisch gedeelte van de stuurinrichtingen

1. Het nominale vermogen van de electromotoren moet zijn afgeleid van het maximale koppel van de stuurmachine. Voor electro-hydraulische installaties moet het nominale vermogen van de electromotoren worden bepaald aan de hand van de grootste opbrengst van de pompen en de maximale druk in de stuurinrichting (de druk waarop de veiligheidskleppen zijn afgesteld), waarbij rekening moet worden gehouden met het rendement van de pomp.

2. De elektromotoren moeten tenminste aan de volgende regelen voldoen:

a. voor stuurmachines met intermitterende belasting:
– motoren van electro-hydraulische aandrijvingen, alsmede de bijbehorende omvormers, moeten voor continubedrijf met een belastingperiode en een inschakelduur van 15% zijn ontworpen; de duur van een arbeidsperiode moet daarbij op 10 minuten worden gesteld;
– motoren voor de directe aandrijving van een stuurinrichting moeten voor het belaste bedrijf en een inschakelduur van 15%, waarbij de invloed van de zwaardere belasting gedurende de versnellingsperiode wordt verwaarloosd, zijn ontworpen; daarbij moet de duur van een arbeidsperiode op 10 minuten worden gesteld;

b. voor stuurmachines met constante belasting:
– de motoren moeten voor continu bedrijf van onbepaalde duur zijn ontworpen.

3. Hoofd- en stuurstroomkringen mogen alleen tegen kortsluiting zijn beveiligd. De stuurstroomkringen moeten zijn beveiligd met een veiligheid van ten hoogste twee maal de nominale stroom van de stuurstroomkring, evenwel met een veiligheid van tenminste 6 A nominaal.

4. De hoofdstroomkringen voor de voeding van de electromotoren moeten als volgt zijn beveiligd:

a. bij toepassing van smeltveiligheden moet de waarde van de smeltveiligheid twee trappen hoger dan de nominale stroom van de electromotor zijn gekozen. Bij motoren voor kortstondige of intermitterende belasting mag de veiligheid echter niet meer dan 160% van het nominale vermogen bedragen;

b. de kortsluitbeveiliging mag bij toepassing van maximaalschakelaars op niet meer dan tien maal de nominale stroom van de electromotor zijn ingesteld.

5. Wanneer in maximaalschakelaars thermische uitschakelinrichtingen aanwezig zijn, moeten deze buiten bedrijf zijn gesteld, dan wel op twee maal de nominale stroom van de electromotor zijn ingesteld.

6. Voor het elektrische gedeelte van de stuurinrichtingen moeten de volgende signaleringen aanwezig zijn:

a. een groene lamp die aangeeft of het aggregaat in bedrijf is;

b. een rode lamp die gaat branden wanneer de stuurinrichting uitvalt, onopzettelijk wordt uitgeschakeld, wanneer de electromotor wordt overbelast en/of bij draaistroom-installaties fase-uitval plaatsvindt. Bij het branden van de rode lamp moet tegelijkertijd een akoestisch signaal worden gegeven. De signalering voor de fase-uitval mag achterwege blijven, wanneer de voeding uitsluitend via maximaalschakelaars geschiedt.

7. De voeding van een elektrische roerstandaanwijzer moet onafhankelijk zijn van andere verbruikers.

Artikel 3.17. Neerlaatbare stuurhuizen

1. Indien een stuurhuis kan worden neergelaten, moet een inrichting aanwezig zijn die de toegang van personen tijdens het neerlaten of opheffen van het stuurhuis verhindert.

2. Wanneer de mogelijkheid bestaat, dat personen onder een stuurhuis met een mechanische neerlaat-inrichting kunnen geraken, moet bij het neerlaten automatisch een akoestisch waarschuwingssignaal worden gegeven. Dit signaal moet tijdig in werking komen opdat de gevarenzone veilig kan worden verlaten.

3. Indien een mechanische neerlaatinrichting uitvalt, moet het stuurhuis op een andere wijze veilig kunnen worden neergelaten.

HOOFDSTUK 4. VRIJBOORD, VEILIGHEIDSAFSTAND EN DIEPGANGSSCHALEN

Artikel 4.01. Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

a. lengte: de grootste lengte van de romp, roer en boegspriet niet inbegrepen;

b. midscheeps: het midden van de lengte;

c. spatwater- en regendicht: een zodanige uitvoering van constructiedelen en inrichtingen, dat zij onder normale omstandigheden slechts een onbeduidende hoeveelheid water doorlaten.

Artikel 4.02. Veiligheidsafstand

De veiligheidsafstand moet tenminste bedragen:

a. voor openingen en deuren, die tenminste spatwater- en regendicht kunnen worden gesloten, uitgezonderd ruimluiken: 0,15 m;

- b. voor openingen en deuren, die niet tenminste spatwater- en regendicht kunnen worden gesloten, uitgezonderd ruimluiken: 0,20 m;
- c. voor ruimluiken die tenminste spatwater- en regendicht kunnen worden gesloten: 0,30 m;
- d. voor ruimluiken die niet tenminste spatwater- en regendicht kunnen worden gesloten, dan wel niet gesloten zijn (open ruim): 0,50 m.

Artikel 4.03. Vrijboord

Het vrijboord dient zodanig te zijn, dat aan de regelen betreffende de veiligheidsafstand kan worden voldaan. Het vrijboord mag niet negatief zijn.

Artikel 4.04. Inzinkingsmerken

1. Het vlak van de grootste inzinking moet zodanig zijn vastgesteld, dat aan de regelen betreffende de veiligheidsafstand en het vrijboord wordt voldaan.

2. Het vlak van de grootste inzinking moet zijn aangegeven door duidelijk zichtbare en onuitwisbare inzinkingsmerken.

3. De inzinkingsmerken bestaan uit een rechthoek met een lengte van 0,30 m en een hoogte van 0,04 m, waarvan de basis horizontaal is en samenvalt met het vlak van de grootste inzinking. Deze merken mogen met de inzinkingsmerken volgens hoofdstuk 12, artikel 12.02.5, zijn gecombineerd.

4. Elk schip moet tenminste drie paar inzinkingsmerken hebben, waarvan één paar midscheeps en de twee andere paren op ongeveer een zesde van de lengte achter de voorsteven, respectievelijk vóór de achtersteven moeten zijn aangebracht.

Evenwel kan

- voor schepen waarvan de lengte minder dan 40 meter bedraagt, met twee paar merken worden volstaan die op ongeveer een vierde van de lengte achter de voorsteven, respectievelijk vóór de achtersteven zijn aangebracht;

- voor schepen die niet bestemd zijn voor het vervoer van goederen, met één paar merken worden volstaan die ongeveer midscheeps zijn geplaatst.

5. De inzinkingsmerken die na een nieuw onderzoek niet meer geldig zijn, moeten onder toezicht van of vanwege het hoofd van de scheepvaartinspectie worden verwijderd of als ongeldig worden gekenmerkt.

Indien door welke oorzaak ook een inzinkingsmerk is verdwenen, mag dit slechts worden vervangen onder toezicht van of vanwege het hoofd van de scheepvaartinspectie.

6. Indien het schip is gemeten overeenkomstig het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 (Stb. 1979, 358) en de ijkmerken op dezelfde hoogte liggen als de inzinkingsmerken, gelden deze ijkmerken als inzinkingsmerken.

Artikel 4.05. Diepgangsschalen

1. Elk schip waarvan de diepgang 1 meter of meer kan bedragen, moet aan het achterschip aan beide zijden van een diepgangsschaal zijn voorzien. Extra diepgangsschalen zijn toegestaan.

2. Het nulpunt van iedere diepgangsschaal moet loodrecht onder de schaal liggen in een vlak, evenwijdig aan het vlak van de grootste inzinking, dat door het laagste punt van de romp of, indien aanwezig, van de kiel gaat.

Vanaf het vlak door de waterlijn bij ledig schip tot 10 cm boven het vlak van de grootste inzinking moet de diepgangsschaal loodrecht boven het nulpunt en gemeten vanaf dit nulpunt in decimeters zijn ingedeeld. De

indeling moet door ingehakte, ingeslagen of opgelaste merken zijn aangebracht en in de vorm van goed zichtbare, afwisselend in twee verschillende kleuren geschilderde verticale stroken zijn aangeduid. De indeling gemeten vanaf het nulpunt moet naast de schaal tenminste bij elke vijfde decimeter, alsmede aan het bovineinde, door cijfers zijn aangegeven.

3. De beide achterste ijschalen die ter toepassing van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 (Stb. 1979, 358) zijn aangebracht, kunnen als diepgangsschalen dienst doen, mits zij overeenkomstig het gestelde in het tweede lid zijn ingedeeld en van cijfers zijn voorzien.

HOOFDSTUK 5. WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN

Artikel 5.01. Algemene regelen

1. Alle machines alsmede de bijbehorende installaties moeten vakkundig zijn ontworpen, uitgevoerd en geïnstalleerd.

2. Stoomketels en andere drukvaten alsmede hun toebehoren moeten voldoen aan de regelen van een erkend onderzoeksbureau.

3. Er mogen geen hoofd- of hulpmotoren die brandstoffen met een vlampunt beneden 55°C gebruiken, zijn geïnstalleerd. Motoren die brandstoffen met een vlampunt beneden 55°C gebruiken, zijn evenwel toegelaten voor de aandrijving van ankerlieren, draagbare motorpompen en bijboten.

4. Startinrichtingen die brandstoffen met een vlampunt beneden 55°C gebruiken, zijn toegelaten.

Artikel 5.02. Veiligheid

1. Machines moeten zodanig zijn ingericht en opgesteld, dat zij voldoende toegankelijk zijn voor de bediening en het onderhoud en zij de personen die met die werkzaamheden zijn belast, niet in gevaar brengen.

2. Hoofdmotoren, hulpmotoren en stoomketels, alsmede hun toebehoren, moeten voorzien zijn van beschermende inrichtingen.

3. Motoren voor het aandrijven van pers- of zuigventilatoren moeten ook buiten de ruimte waarin deze motoren zijn opgesteld, uitgeschakeld kunnen worden.

Artikel 5.03. Voortstuwingsinstallaties

1. De voortstuwingsorganen, zoals schroeven en raderen, moeten op betrouwbare en snelle wijze aangezet, gestopt en van vooruit op achteruit en andersom gezet kunnen worden.

2. Wanneer de voortstuwingsinstallatie tijdens de vaart niet vanuit het stuurhuis wordt bediend, moet als verbinding tussen het stuurhuis en de machinekamer een betrouwbare telegraaf met terugmelding zijn aangebracht.

Artikel 5.04. Uitlaatgassenleidingen van motoren

1. Uitlaatgassenleidingen die door de verblijven of het stuurhuis gaan, moeten in die ruimten zijn voorzien van een voldoende gasdichte ommanteling. De ruimte tussen de uitlaatgassenleiding en de ommanteling moet met de buitenlucht in verbinding staan.

2. Uitlaatgassen moeten volledig naar buitenboord worden afgevoerd. Het binnendringen van uitlaatgassen in de verschillende ruimten van het schip moet door doelmatige maatregelen zijn verhinderd. Uitlaatgassen van de hoofdmotoren mogen niet zijwaarts door de scheepshuid worden afgevoerd.

3. Uitlaatgassenleidingen moeten voldoende gekoeld of warmte-isolerend bekleed zijn.

4. Indien uitlaatgassenleidingen langs of door brandbare materialen lopen, moeten deze materialen door een isolerende plaat of andere inrichtingen zodanig zijn beschermd, dat een doelmatige isolatie is gewaarborgd.

Artikel 5.05. Tanks, bunkers en pijpenleidingen

1. Vloeibare brandstoffen moeten zijn opgeslagen in hecht aan de scheepsromp bevestigde tanks of in bunkers.

2. Deze tanks en bunkers, alsmede hun pijpenleidingen en andere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zich geen brandstof of dampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kunnen verspreiden.

3. Vulleidingen van tanks en bunkers voor vloeibare brandstoffen moeten aan het dek uitmonden, met uitzondering van die der dagtanks. Vulopeningen moeten afsluitbaar zijn en duidelijk kunnen worden onderscheiden van de vulopeningen voor andere vloeistoffen. Tanks en bunkers moeten zijn voorzien van een ontluichtingsleiding die bovendeks in de buitenlucht moet uitmonden en zodanig moet zijn ingericht, dat daardoor geen regen- of buiswater kan binnendringen.

4. Uitgaande leidingen van tanks of bunkers voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk aan de tanks of bunkers van een afsluitinrichting zijn voorzien. Bovendien moeten de leidingen die vloeibare brandstoffen direct naar motoren, ketels of verwarmingsapparatuur voeren, vanaf het dek kunnen worden gesloten. Brandstofleidingen mogen niet blootgesteld zijn aan de schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.

5. Peilglazen van tanks en bunkers voor vloeibare brandstoffen moeten doelmatig zijn beschermd tegen beschadigingen en zijn voorzien van zelfsluitende kranen. Het bovineinde van de peilglazen moet naar de tank of bunker zijn teruggevoerd.

6. Tanks en bunkers voor vloeibare brandstoffen moeten zijn voorzien van afsluitbare openingen voor reiniging en inspectie.

7. Tanks en bunkers voor vloeibare brandstoffen, die onmiddellijk aan de voortstuwingsmotoren zijn aangesloten, moeten zijn voorzien van een inrichting waardoor zowel optisch als akoestisch in het stuurhuis wordt aangegeven, wanneer de hoeveelheid brandstof in de tank of bunker niet meer voldoende is voor een veilige voortzetting van de vaart.

8. Pijpleidingen voor gevaarlijke gassen of gevaarlijke vloeistoffen, in het bijzonder de leidingen die onder zodanige druk staan, dat een eventuele lekkage gevaar voor personen kan opleveren, mogen niet in de verblijven zijn aangebracht.

Deze regel is niet van toepassing op:

- a. leidingen voor stoom of voor hydraulische systemen, mits zij binnen een metalen mantelpijp zijn aangebracht en
- b. leidingen van vloeibaar-gasinstallaties voor huishoudelijk gebruik.

Artikel 5.06. Lensinrichtingen

1. Elke waterdichte afdeling die tijdens de vaart gewoonlijk niet luchtdicht is afgesloten, moet afzonderlijk kunnen worden gelensd.

2. Op bemande schepen met een eigen mechanische voortstuwingsinrichting met een vermogen van meer dan 225 kW en op schepen met een laadvermogen van meer dan 350 ton moeten twee onafhankelijk van elkaar werkende lenspompen aanwezig zijn, waarvan tenminste één door een motor wordt aangedreven.

Op de overige bemande schepen moet tenminste een lenspomp aanwezig zijn. Deze lenspomp mag handgedreven zijn.

3. De waterdichte afdelingen moeten op een hoofdlensleiding zijn aangesloten. Voor waterdichte afdelingen met een lengte van minder dan 4 m mag worden volstaan met een aansluiting op een handlenspomp.

Een waterdichte afdeling die is voorzien van een buiten die afdeling bedienbare pomp van voldoende capaciteit, hoeft niet op de hoofdleiding te zijn aangesloten.

4. De hoofdleiding moet een inwendige diameter (d) hebben van tenminste:

$$d = 1,5 \cdot \sqrt{L \cdot (B + H)} + 25 \text{ (in mm)}$$

De aftakkingen naar de afzonderlijke lenskorven moeten een inwendige diameter (d_a) hebben van tenminste:

$$d_a = 2,0 \cdot \sqrt{l \cdot (B + H)} + 25 \text{ (in mm)}$$

De waarde van d_a hoeft niet boven die van d uit te gaan.

In deze formules betekent:

L: de lengte van het schip tussen de loodlijnen, in m;

B: de breedte van het schip op de spanten, in m;

H: de holte in de zijde van het schip tot aan het hoofddek, in m;

l: de lengte van de desbetreffende waterdichte afdeling, in m.

5. De capaciteit van de motorlenspomp moet tenminste $0,1 \cdot d^2$ l/min bedragen.

De capaciteit van de tweede lenspomp moet tenminste $0,1 \cdot d_a^2$ l/min bedragen, waarbij d_a betrekking heeft op de langste waterdichte afdeling.

De capaciteit van een handlenspomp die voor slechts één afdeling is bestemd, moet tenminste $0,1 \cdot d_a^2$ l/min bedragen, waarbij d_a betrekking heeft op de desbetreffende afdeling.

6. Er zijn alleen zelfaanzuigende lenspompen toegestaan.

7. In iedere afdeling met een vlakke bodem en een breedte van meer dan 5 m moet zich zowel aan stuurboord als ook aan bakboord tenminste een lenskorf bevinden. In machinekamers met een lengte van meer dan 5 m moeten zich tenminste twee lenskorven bevinden.

8. De achterpiek mag door middel van een zelfsluitende aftapinrichting die gemakkelijk toegankelijk is, via de machinekamer worden gelensd.

9. De aftakkingen van de lensleiding naar de afzonderlijke afdelingen moeten via een vastzetbare terugslagklep of een gelijkwaardige inrichting aan de hoofdleiding zijn aangesloten. Afdelingen of andere ruimten, die als ballasttanks dienen, behoeven slechts via een afsluiter aan het lensstelsel te zijn aangesloten.

Artikel 5.07. Inrichting voor het verzamelen van afgewerkte olie

De inrichtingen voor het lenzen van de vullings van de machinekamer moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat bij het lenzen olie of door olie verontreinigd water dat zich in de vullings zou kunnen bevinden, aan boord wordt gehouden. Daartoe moet een dynamische olieafscheider zijn aangebracht op de persleiding van de lenspomp, dan wel moet iedere lenskorf door een statische olieafscheider zijn omsloten. Deze installaties moeten van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurd type zijn. Hun capaciteit moet in overeenstemming zijn met die van de lenspomp.

Artikel 5.08. Lieren

1. Voor ankers met een gewicht van meer dan 50 kg moeten ankerlieren aanwezig zijn.

2. Lieren die zijn geconstrueerd om zowel met de hand als ook mechanisch te worden aangedreven, dienen zodanig te zijn uitgevoerd, dat de mechanische aandrijving het handaandrijvingsmechanisme niet in werking kan stellen.

Artikel 5.09. Door schepen voortgebracht geluid

1. Het door een varend schip voortgebracht geluid, in het bijzonder de door het aanzuigen van lucht en door de uitlaat van de motoren veroorzaakte geluiden, moeten met daartoe geschikte middelen worden gedempd.

2. Bij het normale toerental der motoren mag het niveau van het door het schip voortgebrachte geluid, gemeten op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand, niet meer bedragen dan 75 dB(A).

HOOFDSTUK 6. ELECTRICISCHE INSTALLATIES

Artikel 6.01. Algemene regelen

1. Indien door dit hoofdstuk niet wordt voorzien in regelen voor bepaalde onderdelen van een installatie, wordt de veiligheid als voldoende beschouwd, wanneer die onderdelen zijn vervaardigd volgens Europese normen of voorschriften, die onder vergelijkbare omstandigheden van toepassing zijn.

2. Aan boord moeten bescheiden aanwezig zijn waarin zijn opgenomen:

- overzichtschema's (hoofdschakelbord, noodschakelbord, verdeelkasten),

- gegevens betreffende de vermogens van de elektrische apparaten en
- soort en doorsnede van de kabels.

Deze bescheiden moeten zijn voorzien van een stempel door het hoofd van de scheepvaartinspectie.

3. De installaties moeten zodanig zijn ontworpen, gebouwd en uitgevoerd dat zij ook bij een permanente slagzij van het schip tot 15° en een omgevingstemperatuur tot 40°C onberispelijk functioneren.

Artikel 6.02. Bescherming tegen aanraking en water

De minimum beschermingsgraad van de permanent geïnstalleerde delen van de installaties moet in overeenstemming zijn met de plaats van opstelling volgens de onderstaande tabel.

Plaats van opstelling	Minimum beschermingsgraad (volgens IEC-publ. 529)					
	generatoren	motoren	transformatoren	schakelborden en verdeelkasten, schakelapparatuur	installatiemateriaal	verlichting
Dienruimten, machinekamers, stuurmachineries	IP 22	IP 22	IP 22 ²	IP 22 ^{1 2}	IP 44	IP 22
Laadruimen					IP 55	IP 55
Ruimten voor accumulators, verven en lampen						IP 44 en (Ex) ³
Open dek, open stuurstanden		IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Gesloten stuurhuis		IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Verblijven, behalve sanitaire en vochtige ruimten				IP 22	IP 20	IP 20
Sanitaire en vochtige ruimten		IP 44	IP 44	IP 44	IP 55	IP 44

Opmerkingen:

¹ Voor apparaten met grote warmteontwikkeling: IP 12.

² Indien het apparaat zelf niet aan de minimum beschermingsgraad voldoet, moet de plaats van opstelling de minimum beschermingsgraad volgens de tabel hebben.

³ Erkend veilige elektrische inrichting, bijvoorbeeld volgens IEC-publ. 79.

Artikel 6.03. Bescherming tegen explosie

In ruimten waarin zich brandbare gassen of gasmengsels kunnen ophopen (bijvoorbeeld accumulatorenr ruimten, ruimten voor opslag van licht ontvlambare stoffen), zijn slechts erkend veilige elektrische inrichtingen (voldoende veilig voor gebruik in een gegeven explosiegevaarlijke omgeving) toegestaan. In deze ruimten mogen geen schakelaars voor verlichting en voor andere elektrische apparaten zijn geïnstalleerd.

Artikel 6.04. Aarding

1. Voor installaties met spanningen boven 50 V is aarding noodzakelijk.
2. De bij het normale bedrijf niet onder spanning staande metalen delen die voor aanraking toegankelijk zijn, zoals fundaties en omhulsels van machines, apparaten en verlichtingen, moeten afzonderlijk zijn geaard, voor zover zij niet door hun bevestiging elektrisch geleidend met de scheepsromp zijn verbonden.

3. De omhulsels van verplaatsbare en draagbare apparaten moeten door middel van een extra ader die bij het normale bedrijf geen stroom voert en die in de voedingskabel is opgenomen, zijn geaard. Deze regel is niet van toepassing bij het gebruik van een beschermingstransformator en voor apparaten waarvan de omhulsels bestaan uit isolatiemateriaal (dubbel geïsoleerd).

4. De doorsnede van de aardleiding moet ten minste gelijk zijn aan de halve doorsnede van de stroomgeleider.

Indien echter de doorsnede van de stroomgeleider 16 mm² of minder bedraagt, moet de doorsnede van de aardleiding gelijk zijn aan die van de stroomgeleider.

De doorsnede van gescheiden, niet in de kabel opgenomen, aangelegde aardleidingen moet ten minste 4 mm² bedragen.

Artikel 6.05. Ten hoogste toegestane spanningen

1. De spanningen mogen de volgende waarden niet overschrijden:

Soort van de installatie	Ten hoogste toegestane spanning bij		
	gelijk-stroom	wissel-stroom	draai-stroom
a. Kracht- en verwarmingsinstallaties met inbegrip van de wandcontactdozen voor algemeen gebruik	250 V	250 V	500 V
b. Installaties voor verlichting, communicatie en signalering met inbegrip van de wandcontactdozen voor algemeen gebruik	250 V	250 V	—
c. Wandcontactdozen voor de voeding van apparaten die bij het gebruik in de hand worden gehouden en die op het open dek of in nauwe of vochtige ruimten — met uitzondering van ketels of tanks — worden gebruikt:			
1. Algemeen.	50 V ¹	50 V ¹	—
2. Met een beschermingstransformator die slechts één apparaat voedt. De beide leidingen van de secundaire stroomkring moeten van de massa geïsoleerd zijn.	—	250 V	—
3. Bij gebruik van apparaten die dubbel geïsoleerd zijn uitgevoerd.	250 V	250 V	—
d. Wandcontactdozen voor de voeding van apparaten die bij gebruik in de hand worden gehouden en die in ketels of tanks worden gebruikt.	50 V ¹	50 V ¹	—

Opmerking:

¹ Indien deze spanning vanuit een net met een hogere spanning wordt verkregen, moet een galvanische scheiding toegepast zijn.

2. Met inachtneming van noodzakelijke veiligheidsmaatregelen zijn hogere spanningen toegestaan:

- voor krachtinstallaties waarvan het vermogen zulks vereist;
- voor speciale installaties, bijvoorbeeld radio-installaties en ontstekingsinrichtingen.

Artikel 6.06. Verdeelsystemen

De volgende verdeelsystemen zijn toegestaan:

- Voor gelijkstroom en 1-fase wisselstroom:
 - a. twee geleiders waarvan één is geaard;
 - b. één geleider met teruggeleiding via de scheepsromp, alleen voor plaatselijk begrensde installaties (bijvoorbeeld startinstallatie van een verbrandingsmotor en kathodische corrosiebescherming);
 - c. twee geleiders geïsoleerd van de scheepsromp.
- Voor draaistroom (3-fase wisselstroom):
 - a. vier geleiders met geaard sterpunt zonder teruggeleiding via de scheepsromp;
 - b. drie geleiders geïsoleerd van de scheepsromp.

Systemen met geaard sterpunt en teruggeleiding via de scheepsromp zijn toegestaan, echter niet voor eindstroomkringen.

De toepassing van andere systemen kan door het hoofd van de scheepvaartinspectie worden toegestaan.

Artikel 6.07. Walaansluiting

1. De voedingskabel van de wal naar het boordnet moet vast zijn aangesloten (bijvoorbeeld door middel van vaste klemmen of contactsterinrichtingen). De kabelverbindingen mogen niet op trek kunnen worden belast.
2. De scheepsromp moet bij een aansluitspanning van meer dan 50 V doelmatig kunnen worden geaard. De aardaansluiting moet duidelijk gekenmerkt zijn.
3. De schakelinrichting van de walaansluiting moet zodanig vergrendeld kunnen worden, dat parallelbedrijf van de boordnetgeneratoren met de walvoeding wordt vermeden.
4. De walaansluiting moet tegen kortsluiting en overbelasting zijn beveiligd.
5. Het onder spanning staan van de walaansluiting moet op het hoofdschakelbord worden aangegeven.
6. Teneinde bij gelijkstroom de polariteit en bij draaistroom de fasenvolgorde van de walvoeding met die van het boordnet te kunnen vergelijken, moet een aanwijsinrichting zijn geïnstalleerd.
7. Bij de walaansluiting moet met een opschrift zijn aangegeven:
 - a. de te treffen maatregelen voor het tot stand brengen van de walaansluiting;
 - b. stroomsoort, nominale spanning en bij wisselstroom bovendien de frequentie.

Artikel 6.08. Stroomlevering aan andere schepen

1. Indien aan andere schepen stroom wordt geleverd, moet daarvoor een afzonderlijke aansluitinrichting aanwezig zijn. Deze inrichting moet duidelijk te onderscheiden zijn van de in artikel 6.07 bedoelde walaansluiting. Indien spanningen van meer dan 50 V of stroomsterkten van meer dan 16 A worden geleverd, moet zijn gewaarborgd dat de aansluiting alleen in spanningloze toestand tot stand kan worden gebracht.
2. De kabelverbinding mag niet op trek kunnen worden belast.

Artikel 6.09. Generatoren en motoren

1. Generatoren, motoren en hun aansluitkasten moeten voor inspecties, metingen en reparaties toegankelijk zijn. Zij moeten zodanig zijn opgesteld, dat geen water of olie bij de wikkelingen kunnen komen.
2. Generatoren die worden aangedreven door de hoofdmotor, de schroefas of een ook voor andere doeleinden bestemd hulpaggregaat, moeten voor de onder bedrijfsomstandigheden optredende toerentalvariëaties geschikt zijn.

Artikel 6.10. Accumulatoren

1. Accumulatoren moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij toegankelijk zijn en niet kunnen verschuiven tengevolge van de scheepsbewegingen.

Zij mogen niet zijn opgesteld op plaatsen waar zij aan overmatige hitte, extreme koude, buiswater of dampen zijn blootgesteld. Zij mogen niet in het stuurhuis, verblijven en laadruimen zijn opgesteld. Dit laatste geldt echter niet voor accumulatoren in draagbare apparatuur.

2. Accumulator-batterijen die worden geladen met een vermogen van meer dan 2,0 kW (berekend uit de maximale laadstroom en de nominale spanning van de batterij), moeten in een speciale ruimte zijn ondergebracht. Bij opstelling aan dek is het voldoende wanneer zij in een kast zijn geplaatst. Accumulator-batterijen die worden geladen met een vermogen van 2,0 kW of minder, mogen onderdeks in een kast of kist zijn geplaatst. Zij mogen ook open in de machinekamer of een andere goed geventileerde ruimte zijn geplaatst, mits zij zijn beschermd tegen vallende voorwerpen en druiwater.

3. De binnenzijde van alle voor batterijen bestemde ruimten, kasten of kisten, alsmede rekken en andere onderdelen moeten tegen de schadelijke inwerking van electrolyt zijn beschermd.

4. Gesloten ruimten, kasten en kisten, waarin batterijen zijn opgesteld, moeten doelmatig kunnen worden geventileerd. De luchttoevoer aan de onderzijde en de luchtafvoer aan de bovenzijde moeten zodanig zijn, dat een goede afvoer van de gassen is gewaarborgd. De ventilatiekanalen mogen geen inrichtingen (bijvoorbeeld afsluitinrichtingen) bevatten die de vrije doorgang van de lucht belemmeren.

5. De vereiste hoeveelheid lucht (Q) in m³ per uur moet worden berekend volgens de formule:

$$Q = 0,11 \times I \times n$$

In deze formule betekent:

I: 25% van de maximale stroom van de laadinrichting in A;

n: het aantal cellen.

6. Bij natuurlijke ventilatie moet de doorsnede van de ventilatiekanalen zo groot zijn, dat bij een luchtsnelheid van 0,5 m/s de vereiste luchthoeveelheid wordt opgebracht.

De doorsnede moet echter voor loodbatterijen tenminste 80 cm² en voor alkalische batterijen tenminste 120 cm² bedragen.

7. Bij mechanische ventilatie moet bij voorkeur een afzuigventilator worden gebruikt. De motor van de ventilator mag zich niet in de gas- of luchtstroom bevinden.

De ventilator moet zodanig zijn uitgevoerd, dat geen vonkvorming bij aanraking van de waaier met het ventilatorhuis en geen electrostatische opladingen kunnen optreden.

8. Op de deuren of deksels van ruimten, kasten of kisten voor accumulatoren moet een rookverbodssymbool met een diameter van tenminste 10 cm, overeenkomstig het teken, bedoeld in artikel 3.44 van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) zijn aangebracht.

Artikel 6.11. Schakelinrichtingen

1. Schakelborden

a. Alle apparaten, schakelaars, veiligheden en instrumenten in schakelborden moeten overzichtelijk gerangschikt en ten behoeve van het onderhoud en reparatie toegankelijk zijn. De aansluitklemmen voor spanningen tot en met 50 V en die voor spanningen boven 50 V moeten van elkaar gescheiden zijn aangebracht en doelmatig zijn gekenmerkt.

- b. Op de schakelborden moeten naamplaatjes voor alle schakelaars en apparaten met de aanduiding van de stroomkring zijn aangebracht. Veiligheden moeten met de nominale stroomsterkte en de stroomkring zijn aangeduid.
- c. Indien zich achter de deuren apparaten met een bedrijfsspanning van meer dan 50 V bevinden, moeten de onder spanning staande delen van deze apparaten zodanig zijn opgesteld of afgeschermd dat onvoorzien aanraken bij geopende deuren wordt voorkomen.
- d. De materialen van schakelborden moeten mechanisch sterk, duurzaam, moeilijk ontvlambaar en niet hygroscopisch zijn.

2. Schakelaars, beveiligingen

- a. Generator- en afgaande groepen moeten in elke niet gearde geleider tegen kortsluiting en overbelasting beveiligd zijn. Daartoe kunnen schakelinrichtingen met kortsluit- en overbelastingbeveiliging of smeltveiligheden worden gebruikt. Stroomkringen van de elektrische aandrijving van stuurinrichtingen, alsmede de stuurstroomkringen van stuurinrichtingen, mogen alleen tegen kortsluiting zijn beveiligd. Indien schakelaars met thermische uitschakelinrichtingen worden toegepast, moeten de thermische uitschakelinrichtingen buiten bedrijf zijn gesteld of op tweemaal de nominale stroom zijn afgesteld.
- b. De afgaande groepen van het hoofdschakelbord van meer dan 16 A moeten van last- of maximaalschakelaars zijn voorzien.
- c. Verbruikers die voor de voortstuwing, de stuurinrichting, de navigatie en de beveiligingssystemen noodzakelijk zijn, alsmede de verbruikers met een nominale stroom van meer dan 16 A, moeten via afzonderlijke stroomkringen worden gevoed.
- d. Schakelinrichtingen moeten volgens hun nominale stroom, hun thermische en dynamische sterkte, alsmede hun schakelvermogen worden gekozen. Schakelaars moeten alle onder spanning staande geleiders gelijktijdig schakelen. De stand moet duidelijk te onderscheiden zijn.
- e. Smeltveiligheden moeten van het gesloten type zijn en uit een keramisch of gelijkwaardig materiaal bestaan. Zij moeten zonder aanraakingsgevaar voor personen kunnen worden vervangen.

3. Meet- en controle-inrichtingen

- a. Voor generator-, batterij- en verdeelstroomkringen moeten meet- en controle-inrichtingen aanwezig zijn, voor zover dit voor een veilig bedrijf van de installatie noodzakelijk is.
- b. Niet-gearde netten met een spanning boven 50 V moeten van een doelmatige aardfoutcontrole-inrichting zijn voorzien.

4. Opstelling van schakelborden

- a. Schakelborden moeten in goed toegankelijke en goed geventileerde ruimten zijn opgesteld. Zij moeten zodanig zijn geplaatst, dat zij tegen waterschade en mechanische beschadigingen zijn beschermd. Pijpleidingen en ventilatiekokers moeten zodanig zijn geplaatst, dat de schakelborden bij lekkages geen gevaar lopen. Indien de ligging in de nabijheid van schakelborden niet vermeden kan worden, mogen de pijpen aldaar geen losneembare koppelingen hebben.
- b. Kasten of nissen waarin open schakelinrichtingen zijn ondergebracht, moeten uit moeilijk ontvlambaar materiaal bestaan, dan wel door een bekleding van metaal of een ander niet brandbaar materiaal zijn beschermd.
- c. Bij spanningen boven 50 V moeten vóór de bedieningszijde van het hoofdschakelbord isolerende roosters of matten liggen. Op de voorzijde van de borden mogen geen onder spanning staande delen zijn aangebracht.

Artikel 6.12. Noodstop-schakelaars

Voor oliebranderinstallaties, brandstofpompen, brandstofseparatoren en machinekamerventilatoren moeten buiten de opstellingsruimten noodstop-schakelaars aanwezig zijn, voor zover niet op andere wijze een snelle afsluiting van brandstof- en luchttoevoer buiten de opstellingsruimten mogelijk is.

Artikel 6.13. Installatiemateriaal

1. Kabelinvoeren van apparaten moeten passend zijn voor de afmetingen en het type van de aan te sluiten kabels.

2. Bij stroomsterkten van meer dan 16 A moeten de wandcontactdozen zodanig met een schakelaar worden vergrendeld, dat noch het insteken noch het uittrekken van de stekker mogelijk is wanneer de contactbussen van de contactdoos onder spanning staan.

3. Wandcontactdozen van verdeelsystemen met van elkaar afwijkende spanningen of frequenties moeten van verschillende uitvoering zijn.

4. Schakelaars moeten alle niet-geaarde geleiders van een stroomkring gelijktijdig schakelen. In stroomkringen van de verlichting voor verblijven mogen echter eenpolige schakelaars zijn toegepast.

Artikel 6.14. Kabels

1. Kabels moeten moeilijk ontvlambaar zijn en van een waterdichte en oliebestendige mantel zijn voorzien.

In verblijven kan de toepassing van andere kabeltypen worden toegestaan, mits zij doelmatig zijn beschermd en brandvertragende eigenschappen hebben.

2. Voor kracht- en verlichtingsinstallaties moeten de aders der kabels een doorsnede van tenminste 1,5 mm² hebben.

3. Metalen bewapeningen en mantels van kabels mogen voor het normale bedrijf niet als geleider of aardleiding dienen.

4. Metalen bewapeningen en mantels van kabels van kracht- en verlichtingsinstallaties moeten aan tenminste een der einden zijn geaard.

5. De doorsnede der geleiders moet in overeenstemming zijn met het toelaatbare spanningsverlies alsmede met de ten hoogste toegestane geleidertemperatuur (stroombelastbaarheid).

6. Kabels moeten tegen het gevaar van mechanische beschadigingen zijn beschermd.

7. De bevestiging der kabels moet zodanig zijn, dat eventuele belastingen op trek binnen de toelaatbare grenzen blijven.

8. Doorvoeringen van kabels door schotten of dekken mogen de sterkte, dichtheid en brandwerende eigenschappen van de schotten of dekken niet nadelig beïnvloeden.

Artikel 6.15. Verlichtingsinstallaties

1. Verlichtingsarmaturen moeten zodanig zijn aangebracht, dat brandbare voorwerpen of constructiedelen niet door de uitgestraalde warmte in brand kunnen geraken.

2. Verlichtingsarmaturen op het open dek moeten zodanig zijn geplaatst, dat de waarneembaarheid van de navigatielichten niet nadelig wordt beïnvloed.

3. Indien in een machinekamer of een ketelruim twee of meer lichtpunten zijn aangebracht, moeten deze over tenminste twee stroomkringen zijn verdeeld.

Artikel 6.16. Navigatieverlichting

1. Het schakelbord voor de navigatieverlichting moet in het stuurhuis zijn aangebracht. Dit bord moet door een aparte kabel vanaf het hoofdschakelbord worden gevoed.

2. Elk navigatielicht moet vanaf het navigatieschakelbord afzonderlijk gevoed kunnen worden. Zij moeten bovendien afzonderlijk beveiligd zijn en afzonderlijk kunnen worden geschakeld.

3. Voor zover de controle der navigatielichten niet rechtstreeks vanuit het stuurhuis mogelijk is, moeten ter controle van deze lichten op het schakelbord in het stuurhuis stroomaanwijslampen óf gelijkwaardige inrichtingen zijn aangebracht. Het uitvallen van de controle-inrichting mag de werking van de bijbehorende navigatielichten niet nadelig beïnvloeden.

4. Dicht bijeen geplaatste, bij elkaar behorende navigatielichten mogen gemeenschappelijk worden gevoed, beveiligd en geschakeld. De controle-inrichting moet dan echter het uitvallen van één van de lichten kunnen signaleren.

Artikel 6.17. Noodkrachtbron

1. Indien een noodkrachtbron is voorgeschreven, moet deze aan de volgende regelen voldoen.

2. Als noodkrachtbron is toegestaan:

a. een aggregaat met een eigen van de hoofdmotor onafhankelijke brandstofvoorziening en onafhankelijk koelsysteem.

Dit aggregaat moet bij uitvallen van het hoofdnet automatisch aanlopen en binnen 30 seconden de stroomvoorziening automatisch kunnen overnemen, dan wel, indien het zich bevindt in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis of een andere plaats, waar voortdurend vakpersoneel aanwezig is, met de hand kunnen worden gestart, of

b. een accumulatorbatterij die bij uitvallen van het hoofdnet automatisch de stroomvoorziening overneemt en in staat is de in het vijfde lid bedoelde installaties gedurende de voorgeschreven tijd zonder tussentijdse oplading en zonder ontoelaatbaar spanningsverlies te voeden.

De voor de noodkrachtvoorziening benodigde bedrijfsduur wordt bepaald naar gelang van het gebruiksdoel van het schip of drijvende werktuig, maar mag niet minder dan 30 minuten bedragen.

3. Noodaggregaten, noodbatterijen en de daarbij behorende schakelinrichtingen mogen in de machinekamer, mits zo hoog mogelijk, zijn opgesteld.

4. Storingen in het hoofdnet mogen de bedrijfszekerheid van de noodinstallatie niet beïnvloeden.

5. De noodkrachtbron moet in staat zijn tenminste de volgende installaties gelijktijdig te voeden, voor zover de aanwezigheid van deze installaties is voorgeschreven en zij niet van een eigen stroombron zijn voorzien:

- a. navigatielichten,
- b. installaties voor geluidseinen,
- c. noodverlichting,
- d. radiotelefonieinstallatie,
- e. algemene alarminstallatie, respectievelijk een daartoe geschikte luidsprekerinstallatie,
- f. noodschijnwerpers,
- g. sprinklerinstallatie,
- h. overige veiligheidsinstallaties.

HOOFDSTUK 7. UITRUSTING

Artikel 7.01. Ankergeroi

1. Schepen die voor het vervoer van goederen zijn bestemd, met uitzondering van zeeschipbakken, moeten zijn uitgerust met één of twee boegankers, waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de volgende formule:

$$P = C \times B \times T.$$

In deze formule betekent:

B: de grootste breedte van het schip, in m;

T: de grootst toegelaten diepgang van het schip, in m;

C: een coëfficiënt, te bepalen aan de hand van de onderstaande tabel.

Laadvermogen	C
t/m 200 t	30
201 t/m 400 t	45
401 t/m 650 t	55
651 en meer t	60

2. Motorschepen moeten met een hekanker zijn uitgerust waarvan het gewicht 25% van het gewicht P bedraagt.

Sleepschepen moeten met één of twee hekankers zijn uitgerust waarvan het totale gewicht uitgedrukt in een percentage van P aan de hand van de onderstaande tabel wordt bepaald.

Laadvermogen	% van P
t/m 400 t	25
401 t/m 650 t	30
651 t/m 1000 t	35
1001 en meer t	50

3. Geen hekanker behoeven te hebben:

- schepen waarvoor het volgens de voorgaande leden berekende gewicht van het hekanker minder dan 100 kg bedraagt;
- duwbakken.

4. Sleepboten moeten zijn uitgerust met één of twee boegankers waarvan het totale gewicht gelijk is aan P zoals berekend volgens het eerste lid, waarbij voor de coëfficiënt C de waarde 30 moet worden genomen. Sleepboten behoeven geen hekankers te hebben.

5. Duwboten moeten zijn uitgerust met één of twee hekankers waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de volgende formule:

¹⁶

$$^{17} P = 29.S$$

In deze formule betekent:

S: de grootste ingedompelde dwarsdoorsnede van het duwstel, in m²; voor S hoeft geen grotere waarde dan 138 m² te worden ingevuld.

Het oppervlak van de grootst toegelaten ingedompelde dwarsdoorsnede moet worden vermeld in het certificaat.

Duwboten behoeven geen boegankers te hebben.

6. Sleepboten en motorschepen, die zijn bestemd voor het voortbewegen van een duwstel kunnen volstaan met de ankers, zoals bepaald volgens het eerste tot en met het vierde lid.

7. Indien het in het eerste tot en met het zesde lid voorgeschreven totale gewicht over twee ankers is verdeeld, mag het gewicht van het lichtste anker niet minder dan 45% van het voorgeschreven totale gewicht bedragen.

8. De volgens het eerste tot en met het zevende lid berekende anker-gewichten mogen worden verminderd bij toepassing van bijzondere ankertypen met verhoogde houdkracht.

Het percentage van de gewichtsvermindering voor de verschillende ankertypen wordt door het hoofd van de scheepvaartinspectie vastgesteld.

9. Gietijzeren ankers zijn niet toegestaan.

10. Elk anker moet zijn voorzien van een ankerketting. Elk van de boegankerkettingen moet tenminste de volgende lengte hebben:
- voor schepen met een lengte van 30 m of minder: 40 m;
 - voor schepen met een lengte van meer dan 30 m, doch minder dan 50 m: de lengte van het schip, vermeerderd met 10 m;
 - voor schepen met een lengte van 50 m of meer: 60 m.

Elk van de hekankerkettingen moet een lengte hebben van tenminste 40 m.

11. De minimum breeksterkte van een ankerketting wordt met behulp van de volgende formules berekend:

- bij ankers van 1 t/m 500 kg:

$$R = 350 \cdot P_a$$

- bij ankers van 501 t/m 2000 kg:

$$R = 10 \cdot 35 - \frac{P_a - 500}{150} \cdot P_a$$

- bij ankers van meer dan 2000 kg:

$$R = 250 \cdot P_a$$

In deze formules betekent:

R: de minimaal vereiste breeksterkte van de ketting, in newton;

P_a : het conform het eerste t/m zevende lid bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker.

12. Het gebruik van trossen of kabels in plaats van ankerkettingen is toegestaan, mits zij dezelfde breeksterkte hebben als de kettingen en hun lengte 20% meer bedraagt dan de voorgeschreven kettinglengte.

13. Voor schepen die alleen zijn bestemd voor het gebruik op de binnenwateren van zone 4, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie, afhankelijk van de aard van het schip en het gebruiksdoel, niet toepassing van regelen van het eerste tot en met het twaalfde lid toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.

Artikel 7.02. Overige uitrusting

1. De overige uitrusting moet tenminste omvatten:

- a. de nodige apparaten en inrichtingen voor het voeren van navigatie-lichten en optische tekens, alsmede voor het geven van geluidsseinen, zoals voorgeschreven in de vigerende politie- en vaarreglementen;
- b. noodlichten, onafhankelijk van het elektrische hoofdnet, om eventueel de lichten te vervangen die door de vigerende politie- en vaarreglementen zijn voorgeschreven voor stilliggende, vastgevaren of gezonken schepen;
- c. trossen en touwen, in soort, dikte en lengte afhankelijk van het type en de afmetingen van het schip;
- d. een lekkleed, behalve indien volgens een aantekening in het certificaat het schip daarvan is vrijgesteld;
- e. een loopplank, tenminste 4,0 m lang en 0,4 m breed, voorzien van lichtgeschilderde banden langs de zijanten en van een handreling;
- f. drijvende fenders of wrijfhouten;
- g. een bootshaak;
- h. een verbandtrommel met een inhoud overeenkomstig het daaromtrent bepaalde door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, tenzij het onbemande schepen, zoals pontons, betreft;
- i. een verrekijker;
- j. een bord met aanwijzingen betreffende het redden en bijbrengen van drenkelingen;

k. een metalen kist of trommel met deksel voor het bewaren van oliehoudende poetslappen;

l. een werplijn;

m. een bijl.

2. Indien de hoogte van het boord boven de waterlijn bij ledig schip meer dan 1,50 m bedraagt, moet een buitenboordtrap aanwezig zijn.

3. Voor onbemande schepen, zoals pontons, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie niet toepassing van regelen van het eerste en tweede lid toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.

Artikel 7.03. Brandbestrijdingsmiddelen

1. Op elk van de volgende plaatsen moet tenminste één draagbaar blustoestel aanwezig zijn:

a. in het stuurhuis;

b. in de nabijheid van elke toegang van het dek naar de verblijven;

c. in de nabijheid van de toegangen tot bedrijfsruimten die niet van de verblijven uit toegankelijk zijn en waarin zich verwarmings-, kook- of koelinstallaties bevinden die werken op vaste of vloeibare brandstoffen, dan wel op vloeibaar gas;

d. in de nabijheid van elke toegang tot machinekamers of ketelruimen;

e. op een geschikte plaats benedendeks in een machinekamer, indien het daarin geïnstalleerde motorvermogen meer dan 110 kW bedraagt.

2. De in het eerste lid voorgeschreven draagbare blustoestellen moeten aan de volgende regelen voldoen:

a. de capaciteit van de draagbare blustoestellen met vloeistofvulling mag niet groter dan 13,5 l en niet kleiner dan 9 l zijn; het vulgewicht van poederblussers moet tenminste 6 kg bedragen; HALON- of BCF-blussers moeten een vulgewicht van tenminste 4 kg hebben;

b. het blusmiddel moet tenminste geschikt zijn voor het bestrijden van die soort brand die in de ruimte of ruimten waarvoor het blustoestel hoofdzakelijk is bestemd, het eerst te vreeze is. Op schepen met elektrische installaties met een netspanning van meer dan 50 V moet het blusmiddel tevens geschikt zijn voor het blussen van electriciteitsbranden. Op elk toestel moet een duidelijke gebruiksaanwijzing zijn aangebracht;

c. de blustoestellen mogen als blusmiddel noch CO₂ bevatten, noch middelen bij gebruik waarvan giftige gassen kunnen vrijkomen, zoals bijvoorbeeld tetrachloorkoolstof. HALON 1211 en HALON 1301 zijn als blusmiddel toegestaan;

d. blustoestellen met een vulling die gevoelig is voor vorst of warmte, moeten zodanig zijn geplaatst of beschermd, dat hun bruikbaarheid steeds is gewaarborgd.

3. Alle blustoestellen moeten tenminste iedere twee jaar worden gekeurd door een deskundige die daartoe door het hoofd van de scheepvaartinspectie is erkend. Een bewijsstuk van de keuring, ondertekend door diegene die de keuring heeft verricht, moet zich aan boord bevinden.

4. Wanneer de blustoestellen door hun wijze van opstelling aan het gezicht zijn onttrokken, moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een rode F met een hoogte van tenminste 10 cm.

5. Een vast ingebouwde brandblusinstallatie met water als blusmiddel, welke door één of meer pompen wordt gevoed en is voorzien van brandkranen, brandslangen en straalpijpen, moet indien een dergelijke installatie is voorgeschreven tenminste aan de volgende regelen voldoen:

a. de brandbluspompen moeten motorisch worden aangedreven; zij mogen niet vóór het aanvaringsschot zijn opgesteld;

b. de waterdruk bij de brandkranen moet tenminste 3 bar bedragen;

- c. de leidingen en brandkranen moeten zodanig zijn uitgevoerd en geplaatst, dat de slangen gemakkelijk kunnen worden aangekoppeld;
- d. alle straalpijpen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij desgewenst de volle straal kunnen geven, kunnen sproeien en afgesloten kunnen worden;
- e. de onderdelen van de installatie moeten in overeenstemming zijn met de geldende normen.

9 6. In vast ingebouwde brandblusinstallaties mag HALON 1301 (C Br F₃) alleen worden gebruikt als aan onderstaande regelen is voldaan:

- a. deze installaties mogen alleen bestemd zijn voor machinekamers, ketelruimen en pompkamers;
- b. de hoeveelheid blusmiddel moet voldoende zijn om in gasvormige toestand bij 20° C tenminste 4,25% en ten hoogste 7% van het totale volume van de te beveiligen ruimte, inclusief eventuele schachten, in te nemen. Voor de berekening van de benodigde hoeveelheid blusmiddel wordt ervan uitgegaan dat 1 kg HALON 1301 bij 20° C een volume van 0,160 m³ inneemt;
- c. de drukhouders voor de opslag van HALON 1301 moeten voldoen aan de eisen zoals deze zijn vastgesteld door de erkende keuringsinstanties. Deze houders moeten bij een omgevingstemperatuur van 60° C dezelfde druk kunnen verdragen als de gehele installatie. Op de houders moeten de volgende gegevens duidelijk en onuitwisbaar zijn aangebracht:
 - nominale druk,
 - persdruk,
 - jaar van fabricage,
 - jaar van de laatste controle en
 - hoeveelheid blusmiddel;
- d. de drukhouders die in de te beveiligen ruimte zijn opgesteld, moeten zijn voorzien van een automatische drukbeveiliging. Deze beveiliging moet er voor zorgen dat het blusmiddel veilig in de te beveiligen ruimte kan ontsnappen, wanneer een houder in geval van brand aan het vuur is blootgesteld terwijl de brandblusinstallatie niet in werking werd gesteld. De drukbeveiliging moet bij een omgevingstemperatuur van 60° C in werking treden;
- e. de drukhouders die buiten de te beveiligen ruimte zijn opgesteld, moeten tot een maximale omgevingstemperatuur van 60° C voldoende zijn beschermd tegen overdruk. Deze regel geldt ook voor de drukhouders voor het uitdrijfgas;
- f. elke drukhouder die tevens uitdrijfgas bevat, moet voor de meting van de uitdrijfgasdruk zijn voorzien van een manometer of soortgelijk meetinstrument. Er moet een tabel aanwezig zijn waarvan de verhouding tussen druk en temperatuur kan worden afgelezen;
- g. leidingen en de daarbij behorende appendages moeten van staal of een ander materiaal met dezelfde hittebestendigheid zijn vervaardigd;
- h. in drukhouders die in de te beveiligen ruimte zijn opgesteld, mag als uitdrijfgas alleen stikstof worden gebruikt. Het uitdrijfgas moet onder voldoende druk staan;
- i. de blaasmonden moeten zodanig zijn geïnstalleerd, dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. De constructie van de blaasmonden moet zodanig zijn, dat het blusmiddel zich intensief en gelijkmatig vermengt met de lucht en dat hoge plaatselijke concentraties worden vermeden;
- j. de installatie moet zodanig zijn uitgevoerd dat, uitgaande van de vloeibare toestand van het blusmiddel bij een omgevingstemperatuur van 0° C, de gehele inhoud van het toestel binnen 20 seconden in de te beveiligen ruimte kan stromen;
- k. de blusinstallatie moet vanuit het stuurhuis of vanaf een andere geschikte plaats buiten de te beveiligen ruimte met de hand in werking kunnen worden gesteld. Indien de installatie niet is voorzien van een

akoestische waarschuwingsinrichting, mag zij niet automatisch in werking kunnen treden. Bij een automatische installatie moet bij elke in- en uitgang van een te beveiligen ruimte een bord zijn aangebracht met de volgende tekst:

«Automatische brandblusinstallatie. Bij brand of alarm onmiddellijk verlaten»;

l. indien de blusinstallatie meer dan één ruimte moet beveiligen, moeten voor elke ruimte de bedieningsinstructies met de vereiste hoeveelheden blusmiddel duidelijk zijn aangegeven;

m. pneumatische, elektrische of hydraulische bedieningssystemen moeten zodanig zijn geïnstalleerd, dat de kans van uitvallen van het systeem bij brand of explosie zo gering mogelijk is;

n. de blusinstallatie moet tenminste elke twaalf maanden worden gekeurd door een deskundige die daartoe door het hoofd van de scheepvaartinspectie is erkend. Deze keuring moet tenminste omvatten:

- een uitwendige inspectie van de gehele installatie,
- een controle op de goede werking van het systeem voor de verbreking van de afsluitplaatjes en
- een controle op de druk in de houders.

Het drukverlies van een houder mag niet meer dan 10% zijn. Bij elke tweede keuring moet ook de hoeveelheid blusmiddel in de houders worden gecontroleerd. Het verlies aan inhoud mag niet meer dan 5% zijn;

o. een bewijsstuk van de keuringen, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, moet zich aan boord bevinden;

p. bij aanwezigheid van een of meer gekeurde brandblusinstallaties met HALON 1301 moet in het certificaat de volgende aantekening worden geplaatst:

«Aantal vast ingebouwde brandblusinstallatie(s)..... Blusmiddel: HALON 1301.

De voorgeschreven keuringsbewijzen moeten zich aan boord bevinden».

Artikel 7.04. Bijboten

1. De volgende schepen moeten met tenminste één bijboot zijn uitgerust:

a. motorschepen en sleepschepen met een laadvermogen van meer dan 150 ton;

b. sleepboten en duwboten met een waterverplaatsing van meer dan 150 m³.

2. De bijboot moet op een snelle en veilige manier te water kunnen worden gelaten. Indien de bijboot door middel van een motorisch aangedreven inrichting te water wordt gelaten, moet deze inrichting zodanig zijn uitgevoerd, dat een uitvallen van de energietoevoer het snel en veilig te water laten niet kan verhinderen.

3. De bijboot moet tenminste aan de volgende regelen voldoen:

a. de boot moet voldoende zitplaatsen voor tenminste drie personen bieden; voor een zitplaatsbreedte moet tenminste 0,45 m worden aangehouden;

b. de boot moet voldoende sterk zijn;

c. de inhoud van de boot moet tenminste 1,5 m³ zijn of het product L.B.H. moet tenminste 2,7 m³ bedragen;

d. het vrijboord van de boot beladen met drie personen van elk ongeveer 75 kg moet tenminste 25 cm bedragen;

e. de stabiliteit moet voldoende zijn. De stabiliteit wordt geacht voldoende te zijn, wanneer twee personen van elk ongeveer 75 kg aan één zijde ieder zo dicht mogelijk tegen het dolboord zitten en daarbij een vrijboord van tenminste 10 cm overblijft;

- f. het resterende drijfvermogen in newton van de geheel met water volgeslagen boot zonder inzittenden moet tenminste 300. L.B.H. bedragen;
 - g. in de boot moet tenminste de volgende uitrusting voorhanden zijn:
 - 1 stel roeiriemen;
 - 1 meertouw en
 - 1 hoosvat.
4. In het derde lid betekent:
L: de grootste lengte van de boot, in m;
B: de grootste breedte van de boot, in m;
H: de holte in de zijde van de boot, in m.
5. Een door het hoofd van de scheepvaartinspectie voor dit doel goedgekeurde automatisch opblaasbare boot wordt als bijboot in de zin van dit artikel beschouwd.

Artikel 7.05. Reddingboeien en reddingvesten

1. Op een schip moeten tenminste drie reddingboeien aanwezig zijn. Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op geschikte plaatsen aan dek bevinden.

Zij mogen niet aan het schip zijn vastgemaakt.

Voor motorschepen met een lengte van minder dan 40 m kan met twee reddingboeien worden volstaan.

Tenminste één reddingboei moet van een werplijn van voldoende lengte zijn voorzien.

2. Reddingboeien moeten aan de volgende regelen voldoen:

- a. het draagvermogen in zoet water moet tenminste 7,5 kg bedragen;
- b. zij moeten van geschikt materiaal zijn vervaardigd en bestand zijn tegen olie, olieproducten en temperaturen tot 50°C;
- c. zij moeten door hun kleur in het water goed zichtbaar zijn;
- d. het eigen gewicht moet tenminste 2,5 kg bedragen;
- e. de inwendige doorsnede moet tenminste 45 cm en ten hoogste 50 cm bedragen;
- f. zij moeten van een rondom lopende grijplijn zijn voorzien;
- g. zij moeten van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurd type zijn.

3. Op een schip moet voor iedere persoon die zich regelmatig aan boord bevindt, een reddingvest onder handbereik aanwezig zijn.

4. Reddingvesten moeten met betrekking tot draagvermogen, materiaal en kleur aan de regelen voor reddingboeien voldoen. Zij moeten van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurd type zijn. Opblaasbare reddingvesten moeten automatisch en bovendien zowel door handbediening als ook met de mond kunnen worden opgeblazen.

HOOFDSTUK 8. VLOEIBAAR-GASINSTALLATIES VOOR HUIS- HOUDELIJK GEBRUIK

Artikel 8.01. Algemene regelen

1. Een vloeibaar-gasinstallatie bestaat in hoofdzaak uit een flessenkast met een of meer gasflessen, een of meer drukregelaars, een distributienet en gebruiksapparaten.

2. De installaties mogen slechts op handelspropaan werken.

Artikel 8.02. Installatie

1. Vloeibaar-gasinstallaties moeten in al hun onderdelen geschikt zijn voor het gebruik van propaan, volgens de regels der techniek zijn uitgevoerd en opgesteld.

2. Vloeibaar-gasinstallaties mogen slechts worden gebruikt voor huishoudelijke doeleinden in de verblijven en in het stuurhuis.
3. Er kunnen zich aan boord verschillende afzonderlijke installaties bevinden. Eén en dezelfde installatie mag niet worden gebruikt voor verblijven die door een ruim of een vaste tank zijn gescheiden.

Artikel 8.03. Gasflessen

1. Toegestaan zijn uitsluitend flessen waarvan het toegelaten vulgewicht ligt tussen 5 en 35 kg.
2. De flessen moeten voldoen aan de regelen die voor deze drukvaten van kracht zijn.
Zij moeten zijn voorzien van het officiële stempel ten bewijze van de keuring op basis van de voorgeschreven beproevingen.

Artikel 8.04. Opstelling en inrichting van de flessenkast

1. De aangesloten flessen moeten aan dek zijn opgesteld in een al dan niet ingebouwde flessenkast buiten de verblijven en wel zodanig, dat er aan boord voldoende vrijheid van beweging blijft. De kast mag niet op het voor- en achterschip tegen de verschansing zijn opgesteld. De flessenkast mag alleen dan in de bovenbouw zijn ingebouwd, wanneer zij slechts naar de buitenzijde kan worden geopend en van de overige ruimten gasdicht is gescheiden. Zij moet zo zijn ingericht, dat de distributieleidingen naar de plaatsen van verbruik zo kort mogelijk zijn.

Per installatie mogen ten hoogste vier flessen zijn aangesloten met gebruikmaking van een al dan niet automatische omschakelinrichting. Met inbegrip van de reserveflessen mogen zich per installatie niet meer dan zes flessen aan boord bevinden.

De drukregelaar of, in geval van een drukregeling in twee trappen, het apparaat van de eerste trap moet zich in dezelfde bergruimte bevinden als de flessen en er vast zijn ingebouwd.

2. De installatie moet zodanig zijn ingericht dat in geval van lekkage ontsnappend gas uit de flessenkast kan afvloeien, zonder dat daarbij enig gevaar bestaat dat gas doordringt in het inwendige van het schip of in aanraking komt met een ontstekingsbron.

3. De flessenkast moet zijn vervaardigd van moeilijk ontvlambaar materiaal. De flessenkast moet door openingen aan de beneden- en bovenzijde voldoende worden geventileerd. De flessen moeten staande zijn opgesteld en niet kunnen omvallen.

4. De flessenkast moet zodanig zijn ingericht en opgesteld, dat de temperatuur van de glasflessen niet boven 50°C kan stijgen.

5. Aan de buitenzijde van de flessenkast moeten het opschrift «Vloeibaar-gasinstallatie» en een rookverbodsymbool met een diameter van tenminste 10 cm, overeenkomstig het teken, bedoeld in artikel 3.44 van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) zijn aangebracht.

6. Wanneer in de flessenkast verlichting noodzakelijk is, moet deze elektrisch en van een explosie veilige soort zijn.

Artikel 8.05. Reserveflessen en lege flessen

Reserveflessen en lege flessen die zich niet in de flessenkast bevinden, moeten buiten de verblijven en het stuurhuis in een overeenkomstig artikel 8.04 uitgevoerde bergruimte zijn opgeslagen.

Indien reserveflessen en lege flessen op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, zich in de ladingzone bevinden, behoeven zij niet in een overeenkomstig artikel 8.04 uitgevoerde bergruimte te zijn opgeslagen. In dat geval moeten de flessen staande zijn opgesteld, niet kunnen omvallen en tegen overmatige invloed van zonnestraling zijn beschermd.

Artikel 8.06. Drukregelaars

1. Gebruiksapparaten mogen slechts op de flessen worden aangesloten door middel van een distributienet dat is voorzien van één of meer drukregelaars die de gasdruk verlagen tot de gebruiksdruk. Deze drukvermindering kan in één of twee trappen worden bewerkstelligd. Alle drukregelaars moeten op een bepaalde druk overeenkomstig artikel 8.07 zijn afgesteld.

2. De laatste drukregelaar moet zijn voorzien van, dan wel worden gevolgd door, een inrichting waardoor het distributienet automatisch wordt beschermd tegen overdruk voor het geval dat de drukregelaar onvoldoende zou functioneren. Wanneer deze beschermingsinrichting in werking is, moeten de ontwijkende gassen in de open lucht worden afgevoerd en mogen zij niet in het inwendige van het schip doordringen of in aanraking komen met een ontstekingsbron. Zo nodig moet daartoe een afblaasleiding zijn aangelegd.

3. Beschermingsinrichtingen en afblaasleidingen moeten tegen het binnendringen van water zijn beschermd.

Artikel 8.07. Druk

1. De einddruk van het gas mag bij het verlaten van de eindregelaar niet meer bedragen dan 0,05 bar boven de heersende atmosferische druk, waarbij een tolerantie van 10% is toegestaan.

2. Bij een drukregeling in twee trappen mag de waarde van de middeldruk niet meer bedragen dan 2,5 bar boven de heersende atmosferische druk.

Artikel 8.08. Buisleidingen en flexibele leidingen

1. Leidingen moeten uit vast aangelegde stalen of koperen buizen bestaan.

De aansluitleidingen aan de flessen moeten evenwel bestaan uit voor propaan geschikte hoge-drukslangen of spiraalvormige buizen. Gebruiksapparaten die niet vast zijn ingebouwd, mogen zijn aangesloten door middel van geschikte slangen met een lengte van ten hoogste 1 m.

2. Leidingen moeten bestand zijn tegen alle aan boord bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden, in het bijzonder wat corrosie en sterkte betreft. Zij moeten door hun eigenschappen en opstelling een voldoende gastoevoer naar de gebruiksapparaten met betrekking tot hoeveelheid en druk waarborgen.

3. Buizen moeten zo weinig mogelijk koppelingen bevatten. Buizen en koppelingen moeten gasdicht zijn en bij alle trillingen en uitzettingen waaraan zij blootgesteld kunnen worden, gasdicht blijven.

4. Buizen moeten goed toegankelijk, behoorlijk bevestigd en overal op die plaatsen zijn beschermd waar gevaar voor stoten of wrijvingen bestaat, vooral bij de doorvoeringen door stalen schotten of metalen wanden.

Stalen buizen moeten over hun gehele uitwendige oppervlakte corrosiebestendig zijn gemaakt.

5. Slangen en koppelingen moeten bestand zijn tegen alle bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden. Zij moeten bovendien zo zijn aangelegd, dat zij niet onder spanning staan, niet ontoelaatbaar worden verwarmd en over hun gehele lengte kunnen worden gecontroleerd.

Artikel 8.09. Distributienet

1. Geen enkel deel van de installatie mag zich in de machinekamer bevinden.

Op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, mag zich behoudens het gestelde in artikel 8.05 geen enkel deel van de installatie in de ladingzone bevinden.

2. Het gehele distributienet moet door een steeds gemakkelijk en snel te bereiken hoofdkraan kunnen worden afgesloten.

3. Ieder gebruiksapparaat moet aan een aftakking zijn geplaatst die door middel van een afzonderlijke kraan kan worden afgesloten.

4. De kranen moeten zodanig zijn aangebracht, dat zij zoveel mogelijk tegen weersinvloeden en schokken zijn beschermd.

Artikel 8.10. Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan

1. Er mogen slechts gebruiksapparaten worden geïnstalleerd die voor propaan zijn toegelaten en die van inrichtingen zijn voorzien, waardoor het uitstromen van gas bij het doven van zowel de branders als de waakvlam geheel wordt verhinderd.

2. Elk gebruiksapparaat moet zodanig zijn opgesteld en aangesloten, dat onopzettelijk losraken van de aansluitleidingen niet mogelijk is.

3. Verwarmingstoestellen en geisers moeten zijn voorzien van een leiding waardoor verbrandingsgassen in de open lucht worden afgevoerd.

4. Gebruiksapparaten mogen slechts in het stuurhuis zijn opgesteld, wanneer dit zo is gebouwd dat eventueel ontsnappend gas niet van het stuurhuis uit in de lager gelegen gedeelten van het schip, in het bijzonder door de doorvoeringen van de afstandsbedieningen naar de machinekamer, kan doordringen.

Op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, mag geen enkel gebruiksapparaat zich in het stuurhuis bevinden.

5. Gebruiksapparaten mogen in nachtverblijven slechts zijn opgesteld, wanneer de verbranding onafhankelijk van de in deze ruimte aanwezige lucht plaatsvindt.

6. Gebruiksapparaten waarvan de verbranding afhankelijk van de in de ruimte aanwezige lucht plaatsvindt, moeten in een ruimte van voldoende afmeting zijn opgesteld.

7. Op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, moeten de gebruiksapparaten van een opvallend, rood kenteken zijn voorzien.

Artikel 8.11. Ventilatie en afvoer der verbrandingsgassen

1. De toevoer van frisse lucht en de afvoer van verbrandingsgassen in de ruimten waarin gebruiksapparaten, waarvan de verbranding afhankelijk is van de in de ruimte aanwezige lucht, zijn opgesteld, moeten door ventilatieopeningen van in verhouding tot de capaciteit van de apparaten voldoende afmetingen zijn gewaarborgd.

2. Ventilatieopeningen mogen geen afsluiters hebben en niet in verbinding staan met nachtverblijven.

3. De afvoerkanalen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de verbrandingsgassen afdoende worden afgevoerd. Zij moeten bedrijfszeker en onbrandbaar zijn. Ventilatoren voor de luchtverversing van verblijven mogen de afvoer niet nadelig beïnvloeden.

Artikel 8.12. Gebruiks- en veiligheidsinstructies

Op een geschikte plaats moet een gebruiksaanwijzing voor de installaties aanwezig zijn. In deze aanwijzing moet tenminste het volgende zijn vermeld:

– De afsluitkranen van alle flessen die niet op het distributienet zijn aangesloten, moeten zijn gesloten, ook wanneer de flessen leeg zijn.

– De slangen moeten worden vervangen zodra er de geringste twijfel over de betrouwbaarheid van hun toestand bestaat.

– Als op een installatie meer dan een fles kan worden aangesloten, moeten alle flessen zijn aangesloten, tenzij de bijbehorende toevoerleidingen met een kraan zijn gesloten of op een andere betrouwbare wijze zijn dichtgemaakt.

Artikel 8.13. Keuring

Vóór de ingebruikneming van een vloeibaar-gasinstallatie, na iedere verandering of herstelling en bij iedere vernieuwing van de hierna in artikel 8.15 bedoelde aantekening, moet de gehele installatie worden gekeurd door een deskundige die als zodanig door het hoofd van de scheepvaartinspectie is erkend. Deze deskundige moet bij de keuring nagaan of de installatie in overeenstemming is met de regelen van dit hoofdstuk. Hij moet aan het hoofd van de scheepvaartinspectie over het resultaat der beproeving verslag uitbrengen.

Artikel 8.14. Wijze van keuring

De beproevingen moeten als volgt geschieden:

1. Leidingen voor de middeldruk (in geval van drukregeling in twee trappen) tussen de uitstroomopening van de drukregelaar van de eerste trap en de kranen voor de drukregelaars van de laatste trap:
 - a. een sterktebeproeving onder een druk van 20 bar boven de heersende atmosferische druk, uitgevoerd met lucht, een inert gas of een vloeistof;
 - b. een beproeving van de luchtdichtheid onder een druk van 3,5 bar boven de heersende atmosferische druk, uitgevoerd met lucht of een inert gas.
2. Leidingen onder bedrijfsdruk tussen de enige drukregelaar of de drukregelaar van de laatste trap en de kranen vóór de gebruiksapparaten:
 - beproeving van de luchtdichtheid onder een druk van 1 bar boven de heersende atmosferische druk, uitgevoerd met lucht of een inert gas.
3. Leidingen tussen de enige drukregelaar of de drukregelaar van de laatste trap en de bedieningsarmaturen van de gebruiksapparaten:
 - beproeving van de luchtdichtheid onder een druk van 0,2 bar boven de heersende atmosferische druk.
4. Bij de beproevingen, bedoeld in het eerste lid onder b, het tweede lid en het derde lid worden de leidingen als dicht beschouwd, wanneer de beproevingsdruk na een voor aanpassing aan de temperatuur voldoende wachttijd en een aansluitende beproevingsduur van tien minuten niet daalt.
5. De aansluitingen aan de flessen, de verbindingstukken en de armaturen die onder flessendruk staan, alsmede de aansluiting van de regelaar aan de gebruiksleiding:
 - beproevingen onder bedrijfsdruk van de luchtdichtheid met een schuimvormend middel.
6. Alle gebruiksapparaten moeten bij de nominale belasting in gebruik worden genomen en worden gecontroleerd op goed branden bij verschillende instellingen van de regelknop. De ontstekingsbeveiligingen moeten op hun goede werking worden gecontroleerd.
7. Na de beproeving, bedoeld in het zesde lid moet voor ieder gebruiksapparaat dat aan een uitlaat is aangesloten, na vijf minuten functioneren bij nominale belasting, met gesloten vensters en deuren en in werking zijnde ventilatoren, worden gecontroleerd of verbrandingsgassen in de opstellingsruimte uittreden.

Wanneer het uittreden van verbrandingsgassen niet van voorbijgaande aard is, moet onmiddellijk de oorzaak worden opgespoord en opgeheven.

Het apparaat mag niet voor gebruik worden vrijgegeven, voordat alle gebreken zijn hersteld.

Artikel 8.15. Aantekening in het certificaat

1. Voor elke vloeibaar-gasinstallatie die in overeenstemming is met de regelen van dit hoofdstuk, moet na de keuring, bedoeld in artikel 8.13 een aantekening worden geplaatst in het certificaat.

2. De geldigheidsduur van de aantekening bedraagt ten hoogste drie jaren. Voor iedere vernieuwing dient een keuring als bedoeld in artikel 8.13 plaats te vinden.

Op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger kan het hoofd van de scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van de aantekening met ten hoogste zes maanden verlengen, zonder dat eerst een keuring als bedoeld in artikel 8.13 heeft plaatsgevonden. Deze verlenging wordt in het certificaat aangetekend. De normale datum van de volgende keuring wordt door deze verlenging niet uitgesteld.

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE INRICHTING VAN HET STUURHUIS MET HET OOG OP HET VOEREN VAN EEN SCHIP MET BEHULP VAN RADAR DOOR EEN PERSOON

Artikel 9.01. Algemene regel

Een stuurhuis wordt beschouwd speciaal te zijn ingericht met het oog op het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon, wanneer aan de regelen van dit hoofdstuk wordt voldaan.

Artikel 9.02. Regelen betreffende de bouw

1. Het stuurhuis moet zodanig zijn ingericht, dat de roerganger zijn werkzaamheden zittend kan verrichten.

2. Alle toestellen, instrumenten en de bedieningsapparatuur moeten zodanig zijn gerangschikt, dat de roerganger van het schip er zich tijdens de vaart gemakkelijk van kan bedienen zonder zijn zitplaats te verlaten en zonder het radarbeeld uit het oog te verliezen.

De bedieningsapparatuur moet gemakkelijk in werking gesteld kunnen worden. Het in werking zijn daarvan moet zonder misverstand te wekken zichtbaar zijn.

3. Het aflezen van de controle-instrumenten moet gemakkelijk kunnen geschieden en de verlichting daarvan moet geleidelijk tot op het punt van doven, ongeacht de verlichtingsomstandigheden in het stuurhuis, zodanig kunnen worden ingesteld, dat de verlichting niet hinderlijk is of de zichtbaarheid wordt verminderd. De lampen van optische alarmen mogen echter niet gedimd kunnen worden.

4. Het stuurhuis moet van een regelbare verwarmingsinstallatie zijn voorzien.

De ventilatie mag door de verduisteringsinrichting van het stuurhuis niet worden belemmerd.

Artikel 9.03. Radarinstallatie en bochtaanwijzer

1. Het radarscherm mag bij een normale houding van de roerganger niet buiten zijn gezichtsveld vallen.

2. Het radarbeeld moet zonder masker of scherm, ongeacht de buiten het stuurhuis heersende verlichtingsomstandigheden, duidelijk zichtbaar zijn.

3. Direct boven, onder of naast het radarscherm moet een bochtaanwijzer zijn geplaatst.

Artikel 9.04. Installaties voor het tonen en voeren van navigatielichten en het geven van geluidsseinen

1. Navigatielichten moeten worden bediend door schakelaars waarvan de groepering overeenkomt met hun werkelijke opstelling. De goede werking van ieder licht moet worden aangegeven door stroomaanwijslampen in of vlakbij de schakelaar die van dezelfde kleur zijn als de lichten

waarop zij betrekking hebben. Het niet functioneren van een licht moet het uitgaan van de overeenkomstige stroomaanwijslamp tot gevolg hebben.

2. De bediening van de geluidsseinen moet met de voet kunnen geschieden.

Artikel 9.05. Installaties voor het besturen van het schip en het bedienen van de voortstuwingswerktuigen

1. Het roer van het schip moet worden bediend door middel van een horizontale hefboom. Deze hefboom moet gemakkelijk met de hand bediend kunnen worden en de hoek tussen de hefboom en de as van het schip moet overeenkomen met de uitslag van de roerbladen ten opzichte van de as van het schip. De hefboom moet in onverschillig welke positie kunnen worden losgelaten zonder dat de stand van de roerbladen verandert. Bij Voith-Schneider of roerpropellerinstallaties mag een ander gelijkwaardig bedieningssysteem worden gebruikt.

Wanneer het schip bovendien is voorzien van roeren voor achteruitvaren of van een boegbesturingsinstallatie, moeten deze door afzonderlijke hefboomen worden bediend, overeenkomstig bovengenoemde regelen.

2. De bediening van elke voortstuwingsmotor moet kunnen geschieden door één enkele hefboom. Deze hefboom beweegt zich volgens een cirkelboog, welke boog zich bevindt in een verticaal vlak dat evenwijdig is aan de lengteas van het schip. Het verplaatsen van deze hefboom in de richting van de voorsteven van het schip moet het schip vooruit doen varen, terwijl verplaatsing van de hefboom in de richting van de achtersteven van het schip het achteruit doet varen. Bij de hefboom in neutrale stand moet de hefboom duidelijk voelbaar blijven staan. De verplaatsing van de hefboom van de neutrale stand naar «volle kracht vooruit» evenals van neutrale stand naar «volle kracht achteruit» mag niet meer dan 90° bedragen.

3. De draairichting en het toerental der schroeven moeten in het stuurhuis worden aangegeven. In plaats van het toerental der schroeven mag het toerental van de voortstuwingsmotoren worden aangegeven.

Artikel 9.06. Installatie voor het bedienen van de hekankers

Op schepen, duwstellen of andere samenstellen, waarvan de lengte meer dan 86 m bedraagt, moet de roerganger vanaf zijn zitplaats het hekanker of de hekankers kunnen presenteren.

Artikel 9.07. Telefooninstallaties

1. Het schip moet zijn voorzien van een radiotelefonie-installatie voor het schip-schipverkeer. Het luisteren geschiedt door middel van een luidspreker, het spreken door middel van een vast opgestelde microfoon. Deze twee handelingen moeten door de roerganger van het schip kunnen worden verricht. Het overschakelen van luisteren naar spreken geschiedt door middel van een drukknop. De bediening van de installatie moet kunnen geschieden vanaf de zitplaats van de roerganger.

Dezelfde regelen zijn in voorkomend geval van toepassing voor het nautische verkeer.

2. Indien het stuurhuis is voorzien van een radiotelefonie-installatie voor het openbare verkeer, moet het luisteren kunnen geschieden vanaf de zitplaats van de roerganger door middel van een luidspreker. De microfoon voor het schip-schipverkeer mag evenwel in geen geval tevens worden gebruikt voor verbindingen in het openbare verkeer.

3. Er dient zich aan boord een intercominstallatie te bevinden. De punten waar deze kan worden gebruikt moeten zich tenminste bevinden:

- in het stuurhuis,
- vóór op het schip of het duwstel,
- in de verblijven van de bemanning en
- in de hut van de schipper.

In het stuurhuis dient het luisteren door middel van een afzonderlijke luidspreker te geschieden en het spreken door middel van een vast opgestelde microfoon, die dezelfde mag zijn als voor het schip-schipverkeer, voor zover zulks geen storing in die twee wijzen van verbinding veroorzaakt.

Het overschakelen van luisteren naar spreken geschiedt door middel van drukknoppen of schakelaars.

Artikel 9.08. Alarminstallatie

1. De roerganger moet een alarmsein kunnen inschakelen dat bediend wordt door een schakelaar «uit/in». In geen geval mag men gebruik maken van een schakelaar die, wanneer men hem loslaat, automatisch in de stand «uit» terugspringt.

2. Het geluidsniveau van het alarmsein moet in de verblijven tenminste 75 dB(A) bedragen. In de machinekamer moet het geluidsniveau van dit sein 5 dB(A) meer bedragen dan dat van het aldaar heersende geluid bij op volle kracht draaien van de motoren.

Artikel 9.09. Andere controle-instrumenten

Andere dan de hiervoor in dit hoofdstuk genoemde controle-instrumenten moeten tot een minimum zijn beperkt.

Artikel 9.10. Aantekening in het certificaat

Wanneer het schip voldoet aan de regelen van dit hoofdstuk moet in het certificaat de volgende aantekening worden geplaatst:

«Goedgekeurd voor het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon».

HOOFDSTUK 10. BIJZONDERE REGELEN VOOR SCHEPEN DIE ZIJN BESTEMD OM DEEL UIT TE MAKEN VAN EEN DUWSTEL, EEN SLEEP OF EEN GEKOPPELD SAMENSTEL

Artikel 10.01. Duwboten

1. Duwboten moeten aan hun voorzijde zijn voorzien van een inrichting, duwplatform genaamd, waarvan de breedte tenminste twee derde van de grootste breedte van de duwboot bedraagt. Dit duwplatform moet zodanig zijn ingericht, dat van af het begin van het koppelen het bij het koppelen betrokken personeel gemakkelijk en zonder gevaar de koppelmiddelen van het ene naar het andere schip kan overbrengen.

Dit duwplatform moet bovendien zodanig zijn uitgevoerd, dat de duwboot een vaste positie ten opzichte van de duwbakken kan innemen en de zijwaartse verplaatsing van de duwboot ten opzichte van het achterschip van de duwbakken na het tot stand komen van de koppeling wordt verhinderd.

Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan in plaats van een duwplatform een andere constructie aanvaarden, mits deze constructie ten aanzien van veiligheid en doelmatigheid tenminste gelijkwaardig is aan het in dit artikel voorgeschreven duwplatform. Daarbij kan een combinatie van de duwboot met bepaalde duwbakken worden voorgeschreven.

2. Duwboten moeten zijn uitgerust met de noodzakelijke koppelingsinrichtingen. Indien voor het spannen kabels worden gebruikt, moeten op de duwboot tenminste twee speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen zijn aangebracht.

3. De voortstuwingswerktuigen moeten in het stuurhuis kunnen worden bediend. De controle van hun werking moet door middel van in het stuurhuis opgestelde instrumenten kunnen geschieden.

Artikel 10.02. Duwbakken

1. Hoofdstuk 3 en de artikelen 7.02 en 7.05, eerste lid, zijn niet van toepassing op duwbakken. Artikel 5.06 is niet van toepassing op duwbakken zonder verblijven, machinekamers en ketelruimen.

2. Zeeschipbakken moeten met betrekking tot hun bouw aan de volgende bijzondere regelen voldoen:

a. waterdichte schotten volgens artikel 2.02, derde lid, zijn niet vereist, indien de frontale gedeelten van de bak een belasting kunnen opnemen die tenminste 2,5 maal zo groot is als die welke het aanvaringsschot van een binnenschip met gelijke diepgang, dat is gebouwd volgens de regelen van een erkend onderzoeksbureau, kan opnemen;

b. in afwijking van artikel 2.02, vijfde lid, behoeven moeilijk toegankelijke afdelingen van een dubbele bodem slechts dan gelensd te kunnen worden, wanneer hun inhoud meer bedraagt dan 5% van de waterverplaatsing van de zeeschipbak bij de grootste toegelaten inzinking;

c. dekken, gangboorden en luiken moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij voldoende veiligheid tegen uitglijden bieden; schuine oppervlakken moeten zo nodig van looptreden zijn voorzien;

d. de buitenzijde van dekken en gangboorden moet zijn voorzien van voetlijsten van tenminste 0,03 m hoogte en relingen van tenminste 0,90 m hoogte; de relingen mogen wegneembaar zijn; aan de uiteinden van de bak behoeven geen relingen te zijn aangebracht.

Artikel 10.03. Motorschepen en sleepboten, die geschikt zijn om te duwen

Teneinde geschikt te zijn voor het voortbewegen van een duwstel moeten motorschepen en sleepboten zijn voorzien van

- a. een duwplatform overeenkomstig artikel 10.01, eerste lid, of
- b. een naar het oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie geschikte en doelmatige inrichting om te voorkomen dat hun boeg zich ten opzichte van het achterschip van het te duwen schip zijwaarts verplaatst.

Artikel 10.04. Proeven met duwstellen

1. Met het oog op de afgifte van een certificaat voor een duwboot of het plaatsen van de aantekening «geschikt om te duwen» op het certificaat van een motorschip of sleepboot, bepaalt het hoofd van de scheepvaartinspectie welke duwstellen ter beoordeling moeten worden aangeboden. Er zullen proeven worden genomen met duwstellen in een formatie die naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie het meest ongunstig is.

In het certificaat moet worden aangetekend onder welke omstandigheden en voor welke vaarwegen de duwboot met gunstig gevolg is onderzocht, dan wel de aantekening «geschikt om te duwen» geldig is.

2. Door de proeven moet worden aangetoond dat op de in de laatste zin van het eerste lid bedoelde vaarwegen:

- a. het duwstel voldoende koers kan houden;
- b. een belangrijke koersverandering en het onmiddellijk daarna hernemen van de oorspronkelijke koers snel en gemakkelijk kunnen worden uitgevoerd;
- c. de vaarsnelheid ten opzichte van het water voldoende is;
- d. het vermogen bij achteruitvaren voldoende is om het duwstel, eventueel ook bij stroomafwaarts varen, tot stilstand te brengen en
- e. bij het samenstellen en ontbinden van het duwstel het koppelen en ontkoppelen veilig en gemakkelijk kunnen geschieden.

De koppelingen moeten bovendien aan de volgende regelen voldoen:

- zij moeten de hechtheid van het duwstel waarborgen en
- zij moeten door geschikte inrichtingen, bij voorkeur speciale lieren, gelijkmatig gespannen kunnen worden gehouden.

3. Bij de hierboven bedoelde proeven zal het hoofd van de scheepvaartinspectie slechts rekening houden met een gunstig resultaat dat wordt verkregen door bijzondere inrichtingen zoals roeren en schroeven van de duwbakken, indien deze duwbakken altijd van hetzelfde duwstel deel uitmaken. In dat geval moeten deze toegelaten duwbakken met name worden vermeld in het certificaat van het schip dat voor de voortbeweging van het duwstel zorgt.

Artikel 10.05. Schepen die geschikt zijn om te slepen

Om te kunnen slepen moeten schepen aan de volgende regelen voldoen:

- a. de sleepinrichtingen moeten zodanig zijn aangebracht, dat door het gebruik daarvan de veiligheid van het schip, de bemanning of lading niet in gevaar komt; de manoeuvreerbaarheid en de stabiliteit van het schip mogen door het verrichten van sleepdienst niet merkbaar worden verminderd;
- b. de roerganger moet zelf de voortstuwingswerktuigen kunnen bedienen of deze kunnen laten bedienen zonder de stuurstelling te verlaten;
- c. als sleepinrichting moet aanwezig zijn een lier of een sleephaak, waardoor het mogelijk is de trossen vanaf de stuurstelling te laten slippen;
- d. de sleepinrichting moet vóór de schroeven zijn aangebracht; bij Voith-Schneider- en roerpropellerinstallaties behoeft deze laatste regel niet te worden toegepast, mits de goede bestuurbaarheid tijdens het slepen is gewaarborgd.

Artikel 10.06. Schepen die geschikt zijn om een gekoppeld samenstel voort te bewegen

Om een gekoppeld samenstel te kunnen voortbewegen moeten schepen aan de volgende regelen voldoen:

- a. de regelen van artikel 10.05, onder a en b;
- b. er moeten inrichtingen aanwezig zijn, die het door hun aantal en opstelling mogelijk maken een afdoende verbinding tot stand te brengen tussen het betrokken schip en de geladen of ledige langszij gekoppelde eenheid.

HOOFDSTUK 11. HYGIËNE EN VEILIGHEID VAN VERBLIJVEN EN ARBEIDSPLAATSEN

Artikel 11.01. Algemene bepalingen

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
 - a. verblijf: het begrip zoals omschreven in artikel 1, tweede lid, onder v, van het Besluit;
 - b. dagverblijf: een verblijf bestemd voor gebruik door personen buiten de voor arbeid en nachtrust bedoelde tijden, zoals salons, eetruimten en woonkeukens, echter niet keukens, provisiekamers, toiletten, wasgelegenheden, washokken, portalen en gangen;
 - c. nachtverblijf: een verblijf bestemd voor de nachtrust;
 - d. arbeidsplaats: een ruimte of plaats, ook in de open lucht, bestemd voor het verrichten van arbeid.

Een nachtverblijf dat tevens als dagverblijf is ingericht, moet zowel aan de regelen voor nachtverblijven als voor dagverblijven voldoen.

2. Schepen waarop de ononderbroken aanwezigheid van bemanning ook buiten de werkuren nodig is, moeten zijn voorzien van de nodige verblijven.

3. Verblijven moeten zodanig zijn ingedeeld, uitgevoerd en ingericht, dat zij voldoen aan de eisen met betrekking tot de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de personen aan boord.

4. Het hoofd van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie, dan wel het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie in overeenstemming met het hoofd van de scheepvaartinspectie kan niet toepassing van regelen van dit hoofdstuk toestaan, mits voorzieningen zijn getroffen die naar hun redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord op gelijkwaardige wijze waarborgen.

5. De regelen van de artikelen 11.03, 11.08, tweede lid, 11.09, 11.10 en 11.11 zijn niet van toepassing op verblijven die uitsluitend worden gebruikt door personen die niet op grond van een arbeidscontract als werknemer in dienst zijn. Deze afwijkingen moeten in het certificaat worden vermeld.

Artikel 11.02. Ligging en inrichting van verblijven

1. Verblijven moeten achter het aanvaringsschot en voor een zo groot mogelijk gedeelte bovendecks zijn gelegen.

In het voorschip mogen de vloeren van de verblijven, tenzij deze verblijven niet voortdurend bewoond zijn, niet lager dan 1,20 m onder het vlak van de grootste inzinking zijn gelegen.

2. Verblijven moeten gemakkelijk en veilig toegankelijk zijn. In het algemeen moeten de dagverblijven, nachtverblijven en keukens vanaf het dek via een gang of portaal toegankelijk zijn.

3. Verblijven moeten zodanig zijn gelegen en ingericht, dat het binnendringen van verontreinigde lucht uit andere ruimten van het schip (bijvoorbeeld machinekamers of laadruimen) zo veel mogelijk wordt vermeden. De inlaatopeningen voor mechanische ventilatie moeten zodanig zijn geplaatst, dat aan de voorgaande regel kan worden voldaan. De afvoerlucht van keukens en sanitaire ruimten moet direct naar buiten worden gevoerd.

4. Verblijven moeten tegen de invloed van ontoelaatbare geluidshinder en ontoelaatbare trillingen zijn beschermd. De ten hoogste toegelaten niveaus van de geluidsdruk zijn:

- in dagverblijven : 70 dB(A),
- in nachtverblijven, behalve aan boord van schepen die uitsluitend in dagvaart varen : 60 dB(A).

5. Teneinde bij het zinken van het schip of bij brand een snelle evacuatie mogelijk te maken, moeten de verblijven zijn voorzien van nooduitgangen die zo ver mogelijk van elkaar zijn verwijderd en zich zo mogelijk aan stuurboord en bakboord bevinden.

Nooduitgangen zijn niet nodig voor:

- a. verblijven voorzien van meerdere uitgangen, ramen en schijnlichten, die een snelle evacuatie mogelijk maken en
- b. provisiekamers, toiletten, wasgelegenheden, washokken en andere kleine ruimten waarin personen zich slechts kortstondig ophouden.

6. Nooduitgangen alsmede ramen en schijnlichten, die als nooduitgang dienen, moeten een vrije opening van tenminste 0,36 m² hebben. De kleinste afmeting van de opening moet tenminste 0,50 m bedragen.

Artikel 11.03. Grootte van verblijven

1. De stahoogte in de verblijven moet tenminste 2,0 m bedragen.

2. De vrije vloeroppervlakte van de dagverblijven en nachtverblijven mag niet kleiner zijn dan 2 m² per persoon. De oppervlakte bezet met verplaatsbaar meubilair, zoals tafels en stoelen, maakt deel uit van de vrije oppervlakte.

3. In dagverblijven moet per bewoner tenminste 3,5 m³ luchtinhoud beschikbaar zijn. In nachtverblijven moeten voor de eerste bewoner tenminste 5 m³ en voor de tweede bewoner tenminste 3 m³ luchtinhoud beschikbaar zijn. De luchtinhoud is de inhoud van de ruimte verminderd met de inhoud van kasten, bedden enzovoort.

4. De bruto-inhoud van elk afzonderlijk dagverblijf of nachtverblijf mag echter niet kleiner dan 7 m³ zijn.

5. Toiletten moeten een vloeroppervlakte hebben van tenminste 1 m², waarbij de breedte niet minder dan 0,75 m mag zijn.

6. Een nachtverblijf mag voor ten hoogste twee volwassen personen zijn bestemd.

Artikel 11.04. Leidingen in verblijven

Met betrekking tot leidingen in verblijven gelden de regelen van artikel 5.05, achtste lid.

Artikel 11.05. Toegangen, deuren en trappen van verblijven

1. De toegangen tot verblijven moeten zodanig zijn gelegen en zodanige afmetingen hebben, dat zij zonder gevaar of moeilijkheden kunnen worden gebruikt. Geacht wordt dat aan deze regel is voldaan indien:

a. vóór de toegangsopening voldoende ruimte beschikbaar is om een ongehinderde entree mogelijk te maken;

b. de toegangen zich op voldoende afstand bevinden van inrichtingen die een bron van gevaar kunnen zijn, zoals lieren, sleep- en verhaalinrichtingen en laadgerei;

c. de breedte van de vrije doorgang tenminste 0,60 m bedraagt en de som van de hoogte van de vrije doorgang en de drempelhoogte tenminste 1,90 m bedraagt; deze laatste afmeting mag worden verkregen door toepassing van schuifkappen of luiken;

d. de drempels van deuropeningen niet hoger zijn dan 0,40 m, tenzij op grond van andere ter zake geldende bepalingen een grotere drempelhoogte voorgeschreven dan wel noodzakelijk is en

e. de beschieting en isolatie van de gangen, portalen en trappenhuisen, die als vluchtweg dienen, van moeilijk ontvlambaar materiaal zijn.

2. Er moeten voorzieningen aanwezig zijn, die het ongewild openen of sluiten van deuren en luiken kunnen beletten.

3. Deuren moeten zowel van binnen uit als van buiten af geopend en gesloten kunnen worden.

4. Indien de toegang tot de verblijven niet gelijkvloers is en het niveauverschil daarbij meer dan 0,30 m bedraagt, moeten de verblijven via trappen toegankelijk zijn.

5. Trappen moeten vast zijn aangebracht. Zij moeten zonder gevaar kunnen worden gebruikt. Geacht wordt dat aan deze regel is voldaan indien:

a. de trap een breedte heeft van tenminste 0,50 m;

b. de diepte van de treden tenminste 0,15 m bedraagt;

c. de verticale afstand tussen de treden niet meer dan 0,30 m bedraagt;

d. de treden slipvast zijn en

e. trappen met meer dan vier treden van tenminste één handleuning zijn voorzien.

Artikel 11.06. Vloeren, wanden en plafonds van verblijven

1. Vloeren, wanden en plafonds moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij gemakkelijk kunnen worden gereinigd. De vloerbedekking moet zodanig zijn, dat geen gevaar voor uitglijden of struikelen bestaat. Het materiaal

dat is toegepast voor het bekleden van oppervlakken mag niet schadelijk voor de gezondheid zijn.

2. Dagverblijven en nachtverblijven, alsmede daarbij behorende gangen, moeten geïsoleerd zijn tegen koude en warmte, afkomstig van buiten of van naburige of aangrenzende ruimten.

Artikel 11.07. Verwarming en ventilatie van verblijven

1. Verblijven moeten zijn voorzien van een verwarmingsinstallatie die een aanvaardbare temperatuur waarborgt onder de meteorologische en klimatologische omstandigheden waaraan het schip tijdens het gebruik wordt blootgesteld.

2. Verblijven moeten, ook bij gesloten toegangen, voldoende geventileerd kunnen worden.

De ventilatie moet zodanig regelbaar zijn, dat bij alle weersomstandigheden een voldoende luchtcirculatie kan worden gehandhaafd.

Artikel 11.08. Daglicht en verlichting van verblijven

1. Verblijven moeten voldoende verlicht zijn. Dagverblijven, nachtverblijven en keukens dienen zo mogelijk daglicht te kunnen ontvangen en zo mogelijk een uitzicht naar buiten te bieden.

2. In de verblijven moet voldoende elektrische verlichting zijn aangebracht.

3. Verlichtingstoestellen die een vloeibare brandstof gebruiken, moeten van metaal zijn en mogen slechts werken met brandstoffen waarvan het vlampunt boven 55° C ligt of met handelspetroleum. Zij moeten zodanig zijn opgesteld en bevestigd, dat zij geen brandgevaar opleveren.

Artikel 11.09. Meubilair in verblijven

1. Elk bemanningslid moet over een eigen bed kunnen beschikken. De inwendige afmetingen van een bed moeten tenminste 2,00 × 0,75 m bedragen.

2. Bedden mogen niet zodanig naast elkaar zijn geplaatst, dat de gebruiker over een ander bed moet stappen om zijn eigen bed te bereiken.

3. Bedden moeten op een hoogte van tenminste 0,30 m boven de vloer zijn opgesteld. Indien bedden boven elkaar zijn geplaatst, moet het bovenste bed ongeveer halverwege tussen de onderkant van het onderste bed en de onderkant van het plafond zijn geplaatst. Boven elk bed moet een vrije hoogte van tenminste 0,60 m aanwezig zijn.

4. Kooien en kooiplanken moeten van hard en glad materiaal zijn vervaardigd. Indien twee bedden boven elkaar zijn geplaatst, moet het bovenste bed aan de onderzijde van een stofdichte afdekking zijn voorzien.

5. Voor elk bemanningslid moet een geschikte kledingkast die met een sleutel afsluitbaar is, beschikbaar zijn. Deze kasten dienen een inwendige hoogte van tenminste 1,70 m en een inwendige horizontale oppervlakte van tenminste 0,25 m² te hebben.

6. Buiten de dagverblijven en nachtverblijven moet tenminste één goed geventileerde bergplaats aanwezig zijn voor kleding die bij slecht weer of vuil werk wordt gebruikt. Als er zowel op het voorschip als op het achterschip dagverblijven of nachtverblijven aanwezig zijn, moet zich een dergelijke bergplaats op het voorschip en op het achterschip bevinden.

Artikel 11.10. Keukens, eetruimten en proviandbergplaatsen

1. Schepen moeten in het algemeen zijn voorzien van tenminste één ruimte, gescheiden van de nachtverblijven, die als keuken of woonkeuken dient.

2. Keukens en de woonkeukens moeten zijn voorzien van:
 - a. een kookinstallatie;
 - b. een gootsteen met afvoer;
 - c. een drinkwatervoorziening;
 - d. een koelkast van een grootte in overeenstemming met het aantal gewoonlijk aan boord verblijvende personen en
 - e. de nodige kasten en rekken.
3. Eetruimten of woonkeukens moeten voldoende groot zijn voor het aantal personen die er normaal gelijktijdig gebruik van maken.
4. In eetruimten en woonkeukens moeten voldoende tafels en zitplaatsen met leuning aanwezig zijn. De breedte van de zitplaatsen moet per persoon tenminste 0,60 m bedragen.
5. Op schepen met een permanente bemanning moeten een koelkast alsmede proviandbergplaatsen aanwezig zijn. Deze bergplaatsen moeten droog en goed geventileerd kunnen worden gehouden. Zij moeten in een onberispelijke hygiënische staat kunnen worden gehouden.

Koelkasten en koelkamers moeten, ook indien zij van buiten af gesloten werden, van binnen uit geopend kunnen worden.

Artikel 11.11. Sanitaire installaties

1. Op schepen die van verblijven zijn voorzien, moeten tenminste de volgende sanitaire installaties aanwezig zijn:
 - a. één vaste wastafel met koud- en warmwateraansluiting per groep verblijven of per vier of minder bemanningsleden. Wastafels dienen van passende afmetingen te zijn en moeten een oppervlak hebben, dat glad en corrosiebestendig is en bestand is tegen het normaal gebruik;
 - b. één bad of één douche met koud- en warmwatervoorziening per groep verblijven of per zes of minder bemanningsleden;
 - c. één toilet per groep verblijven of per zes of minder bemanningsleden.
2. De sanitaire installaties moeten zich in de onmiddellijke nabijheid van dagverblijven en nachtverblijven bevinden. Toiletten mogen geen rechtstreekse toegang hebben vanaf keukens, eetruimten en woonkeukens.
3. Sanitaire ruimten moeten aan de volgende regelen voldoen:
 - a. vloeren en wanden moeten van duurzame en waterbestendige materialen zijn vervaardigd;
 - b. de aansluiting tussen vloeren en wanden moet waterdicht zijn.
4. Toiletten moeten beschikken over een voorziening tot ventilatie op de buitenlucht.
5. Toiletten moeten van een spoelinrichting zijn voorzien. De wc-brillen moeten gemakkelijk kunnen worden gereinigd.

Artikel 11.12. Drinkwaterinstallaties

1. Schepen die van verblijven zijn voorzien, moeten een of meer drinkwatertanks of een drinkwaterbereidingsinstallatie hebben. De inhoud van de tanks moet in overeenstemming zijn met het aantal gewoonlijk aan boord verblijvende personen en mag niet minder dan 150 liter per persoon bedragen.
2. Drinkwatertanks moeten zodanig zijn uitgevoerd en opgesteld, dat het drinkwater niet kan worden verontreinigd en in het bijzonder niet de smaak of geur van vloeibare brandstoffen of smeerolie kan aannemen. Drinkwatertanks moeten zo goed mogelijk tegen een overmatige verwarming van het drinkwater zijn beschermd.
3. Drinkwatertanks moeten zijn voorzien van een inrichting waarmee de hoogte van het waterniveau kan worden gepeild.
4. Drinkwatertanks mogen geen gemeenschappelijke schotten hebben met tanks die voor andere doeleinden zijn bestemd.
5. Drinkwatertanks moeten zijn voorzien van een hand- of mangat waardoor zij inwendig kunnen worden gereinigd.

6. Druktanks voor drinkwater mogen slechts functioneren met niet verontreinigde samengeperste lucht. Indien de samengeperste lucht wordt toegevoerd uit luchtvaten die voor het scheepsbedrijf of andere doeleinden dienen, of indien zij door compressoren wordt geleverd, moet onmiddellijk vóór de druktank een luchtfilter of olieafscheider zijn gemonteerd, tenzij het water door een membraan van de lucht is gescheiden.

7. Drinkwaterleidingen mogen niet door tanks die andere vloeistoffen bevatten, zijn gevoerd. Pijpleidingen voor andere vloeistoffen of gassen mogen niet door drinkwatertanks zijn gevoerd.

Verbindingen tussen drinkwaterinstallaties en andere pijpleidingsystemen zijn verboden.

De speciale slangen voor het bunkeren van drinkwater moeten duurzaam zijn en voorzien zijn van een gladde bekleding en van koppelingen voor de waterafname-aansluitingen.

8. Vulopeningen van drinkwatertanks alsmede de speciale slangen voor het bunkeren van drinkwater moeten zodanig zijn gemerkt, dat het de gebruiker duidelijk is dat zij alleen voor drinkwater zijn bestemd.

Artikel 11.13. Veiligheid van arbeidsplaatsen in het algemeen

1. Schepen moeten zodanig zijn ingericht, dat de bemanning daarop zo veilig mogelijk kan verblijven en werken. Indien nodig moeten dekopeningen en bewegende delen van beschermende inrichtingen zijn voorzien en verschansingen, relingen en handleiders zijn aangebracht. Lieren en sleephaken moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat het veilig werken is gewaarborgd.

Alle voor de arbeid noodzakelijke inrichtingen moeten zodanig zijn uitgevoerd, opgesteld en beschermd, dat zij gemakkelijk en zonder gevaar gebruikt, bediend, onderhouden en hersteld kunnen worden.

2. Dekken nabij lieren en bolders, alsmede gangboorden, machinekamervloeren, bordessen, trappen en deksels van gangboordbolders moeten veiligheid bieden tegen uitglijden.

3. Deksels van gangboordbolders en hindernissen in looproutes, zoals bijvoorbeeld traptreden, moeten in een lichte kleur zijn geschilderd.

4. Er moeten geschikte inrichtingen voor het bevestigen van opgestapelde luiken aanwezig zijn.

Artikel 11.14. Toegankelijkheid van arbeidsplaatsen

1. Arbeidsplaatsen moeten gemakkelijk en veilig toegankelijk zijn.

2. In- en uitgangen, alsmede looproutes, waarbij hoogteverschillen van meer dan 0,50 m voorkomen, moeten van geschikte trappen, ladders, klimtreden of soortgelijke inrichtingen zijn voorzien. Indien bij toegangen tot stuurhuizen en machinekamers het hoogteverschil meer dan 1,00 m bedraagt, moeten trappen aanwezig zijn.

3. Het aantal, de inrichting en de afmetingen van de uitgangen, met inbegrip van de nooduitgangen, moeten in overeenstemming zijn met het gebruik en de afmetingen van de betrokken ruimten.

4. Nooduitgangen moeten duidelijk als zodanig zijn gekenmerkt.

Artikel 11.15. Afmetingen van arbeidsplaatsen

1. Arbeidsplaatsen aan dek moeten zodanige afmetingen hebben, dat elk daar werkzaam bemanningslid voldoende bewegingsruimte heeft.

2. Arbeidsplaatsen waar voortdurend arbeid wordt verricht, moeten zodanig afmetingen hebben dat:

a. een netto luchtinhoud van tenminste 7 m³ beschikbaar is; dit geldt niet voor het stuurhuis van een schip waarvan de lengte minder dan 40 m bedraagt en

b. een vrij vloeroppervlak en een hoogte voor elke arbeidsplaats beschikbaar zijn, zodanig dat voldoende bewegingsvrijheid voor de bediening, controle, onderhouds- en herstelwerkzaamheden is gewaarborgd.

3. De vrije breedte van gangboorden moet tenminste 0,60 m zijn. In bijzondere gevallen en ter plaatse van bolders en dergelijke kan een kleinere vrije breedte worden toegestaan.

Artikel 11.16. Beveiliging tegen vallen

1. Arbeidsplaatsen gelegen in de nabijheid van het water of bij plaatsen met hoogteverschillen van meer dan 1,00 m, moeten voorzieningen tegen uitglijden of vallen van personen hebben.

2. Op bemande schepen moet de veiligheid tegen uitglijden of vallen van personen zijn gewaarborgd door een verschansing of een hekwerk voorzien van een tussenroede op kniehoogte en door een voetlijst. In bijzondere gevallen en op onbemande schepen kan een handreling langs de opbouw of het luikhoofd worden toegestaan.

Artikel 11.17. Toegangen, deuren en trappen van arbeidsplaatsen

1. Looproutes, toegangen en gangen, die door personen of voor het transport van goederen worden gebruikt, moeten zodanig zijn ingericht en zodanige afmetingen hebben dat zij zonder gevaar te gebruiken zijn.

Geacht wordt dat aan deze regel is voldaan indien:

a. vóór de toegangsopening voldoende ruimte beschikbaar is om een ongehinderde toegang mogelijk te maken;

b. de toegangsopeningen zich op voldoende afstand bevinden van inrichtingen die een bron van gevaar kunnen zijn;

c. de breedte van de vrije doorgang in overeenstemming is met de bestemming van de werkplaats en tenminste 0,60 m bedraagt; op schepen met een breedte van minder dan 8,00 m mag deze maat worden verkleind tot 0,50 m en

d. de som van de hoogte van de vrije doorgang en de drempelhoogte tenminste 1,90 m bedraagt; deze afmeting mag worden verkregen door toepassing van schuifkappen of luiken.

2. Deuren moeten zodanig zijn uitgevoerd en geplaatst, dat zij bij het openen of sluiten geen personen in gevaar brengen. Er moeten voorzieningen aanwezig zijn, die het ongewild openen of sluiten van deuren en luiken kunnen beletten. Deuren en luiken moeten zowel van binnen uit als van buiten af geopend en gesloten kunnen worden.

3. Klimvoorzieningen, zoals trappen, ladders en klimtreden, moeten zonder gevaar kunnen worden gebruikt.

Geacht wordt dat aan deze regel is voldaan indien:

a. trappen en ladders zijn bevestigd en tegen wegglijden of omvallen zijn beveiligd;

b. de breedte van trappen tenminste 0,50 m bedraagt, de breedte tussen de handleuningten tenminste 0,60 m bedraagt, en de breedte van verticale vaste ladders en klimtreden tenminste 0,30 m bedraagt;

c. de diepte van de treden tenminste 0,15 m bedraagt;

d. treden en klimtreden een ongevaarlijk gebruik toelaten en zijwaarts uitglijden verhinderen, alsmede van boven af zichtbaar zijn;

e. trappen met meer dan vier treden van tenminste één handleuning zijn voorzien;

f. verticale ladders boven de uitgangsoopeningen van handgrepen zijn voorzien;

g. verplaatsbare ladders (zoals ruimpladders) tegen kantelen en uitglijden zijn beveiligd; zij voldoende lengte hebben, teneinde bij een opstellingshoek

van 60° met het horizontale vlak tenminste 1,00 m boven de luikrand te kunnen uitsteken, tenzij een gelijkwaardige voorziening voor houvast aanwezig is; deze ladders moeten een breedte van tenminste 0,40 m hebben; de breedte aan de onderzijde mag echter niet minder dan 0,50 m bedragen en

h. bij verplaatsbare ladders de tredeafstand ten hoogste 0,30 m bedraagt en de treden zodanig in de bomen zijn bevestigd en ingelaten, dat zij niet kunnen verdraaien.

4. Nooduitgangen alsmede ramen en schijnlichten, die als nooduitgang dienen, moeten een vrije opening van tenminste 0,36 m² hebben. De kleinste afmeting van de opening moet tenminste 0,50 m bedragen.

Artikel 11.18. Vloeren, wanden, plafonds, ramen en schijnlichten van arbeidsplaatsen

1. Vloeren en vloerbedekkingen van binnengelegen arbeidsplaatsen en dekoppervlakken van buitengelegen arbeidsplaatsen alsmede van gangen moeten deugdelijk zijn uitgevoerd en zodanig zijn, dat geen gevaar voor uitglijden of struikelen bestaat.

2. Openingen in dekken of vloeren moeten in open toestand tegen vallen van personen zijn beveiligd.

3. Vloeren, dekoppervlakken, wegeringen, schotten en plafonds moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij kunnen worden gereinigd.

4. Ramen en schijnlichten moeten zodanig zijn opgesteld en uitgevoerd, dat zij zonder gevaar kunnen worden bediend en gereinigd.

Artikel 11.19. Ventilatie en verwarming van arbeidsplaatsen

1. Besloten ruimten waarin arbeid wordt verricht, met uitzondering van magazijnen, moeten kunnen worden geventileerd. Ventilatie-inrichtingen moeten zo zijn uitgevoerd, dat tocht wordt vermeden. Zij moeten een regelmatige en voldoende luchtverversing voor de in de arbeidsplaats aanwezige personen waarborgen.

Indien de natuurlijke luchtverversing onvoldoende is, moet een mechanische ventilatie mogelijk zijn. De verversing kan als voldoende worden beschouwd als tenminste vijf maal per uur een luchtwisseling plaatsvindt.

2. Inrichtingen die lucht verbruiken of doen circuleren, mogen niet tot de verslechtering van de luchtkwaliteit binnen de arbeidsplaatsen bijdragen.

3. Besloten ruimten waarin voortdurend arbeid wordt verricht, moeten zijn voorzien van een verwarmingsinstallatie die een aanvaardbare temperatuur waarborgt.

Artikel 11.20. Daglicht en verlichting van arbeidsplaatsen

1. Binnengelegen arbeidsplaatsen moeten, ook bij gesloten deuren, zo veel mogelijk voldoende daglicht kunnen ontvangen. Besloten ruimten waarin voortdurend arbeid wordt verricht moeten, voor zover de gebruiks- en constructie-eisen het toelaten, een rechtstreeks uitzicht naar buiten bieden.

2. De verlichting moet zodanig zijn aangebracht, dat verblinding wordt voorkomen.

3. Verlichtingsschakelaars van arbeidsplaatsen moeten in de nabijheid van de deuren op gemakkelijk bereikbare plaatsen zijn aangebracht.

Artikel 11.21. Bescherming van arbeidsplaatsen tegen geluid en trillingen

1. Plaatsen waar voortdurend arbeid wordt verricht, alsmede de installaties daarin, moeten zodanig zijn uitgevoerd en geïsoleerd, dat de veiligheid en de gezondheid van de aanwezige personen niet door geluid

en trillingen in gevaar worden gebracht. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 2.06, zevende lid, en 3.15 mag het niveau van de geluidsdruk op plaatsen waar voortdurend arbeid wordt verricht, gemeten op hoofdhoogte van de gebruikers, niet hoger dan 90 dB(A) zijn.

2. Indien dit niveau wordt overschreden, moeten de toegangen van een duidelijke waarschuwing zijn voorzien en moeten individuele gehoorbeschermingsmiddelen in voldoende aantal aan boord beschikbaar zijn.

3. Arbeidsplaatsen moeten zodanig zijn gelegen, ingericht en geconstrueerd, dat de daarin aanwezige personen niet aan schadelijke trillingen worden blootgesteld.

HOOFDSTUK 12. AANVULLENDE REGELEN VOOR SCHEPEN BIJ GEBRUIK OP DE BINNENWATEREN VAN DE ZONES 2 EN 3

Artikel 12.01. Schepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen met een grootste lengte van meer dan 86 m

1. Ieder schip met een eigen mechanische voortstuwing en met een grootste lengte van meer dan 86 meter, moet zodanig zijn gebouwd en ingericht dat het tijdig kop voor kan stoppen en het tijdens en na het stoppen voldoende manoeuvreerbaar blijft. Deze regel geldt ook voor duwstellen en gekoppelde samenstellen, waarvan de grootste lengte meer dan 86 meter bedraagt.

Te dien einde wordt op basis van een stopproef nagegaan of het achteruitvermogen van de voortstuwingsinstallatie hiervoor voldoende is. De stopproef is niet vereist indien op andere wijze wordt aangetoond dat aan deze regel is voldaan.

2. Aan de hand van de resultaten van de stopproef of het alternatief geleverde bewijs wordt de maximaal toelaatbare waterverplaatsing of het maximum toelaatbare laadvermogen van het schip of samenstel voor de vaart stroomafwaarts vastgesteld. Voor schepen die niet geheel mogen afladen, en voor samenstellen wordt een desbetreffende aantekening in het certificaat geplaatst.

3. Het schip, het duwstel of het gekoppeld samenstel moet een voldoende minimum snelheid kunnen bereiken.

Artikel 12.02. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 4.02 en 4.03 zijn de regelen van de artikelen 12.02.2, 12.02.3 en 12.02.4 van toepassing.

Artikel 12.02.1. Definities

In de artikelen 12.02.2 en 12.02.3 wordt verstaan onder:

- a. lengte L: de grootste lengte van de romp, roer en boegspriet niet begrepen;
- b. breedte B: de grootste breedte, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating, zonder scheepsraderen;
- c. midscheeps: het midden van de lengte L;
- d. bovenbouw: een constructie bestaande uit vaste en waterdichte schotten die duurzaam en waterdicht met het dek is verbonden, waarbij
 - de «breedte van een bovenbouw» de gemiddelde breedte daarvan is en
 - de «hoogte van een bovenbouw» de aan de zijde gemeten gemiddelde verticale afstand is tussen het vrijboorddek en de bovenkant van de bovenbouw; zijn er evenwel openingen, zoals deuren en vensters, in de wanden aangebracht, dan mag de hoogte slechts tot aan de onderkant van die openingen worden gemeten;

e. waterdicht: constructiedelen of inrichtingen, die zodanig zijn uitgevoerd dat het binnendringen van water in het schip wordt verhinderd, en wel

- gedurende één minuut wanneer zij worden onderworpen aan een druk overeenkomende met een waterkolom van 1 meter, dan wel
- gedurende tien minuten wanneer zij worden blootgesteld aan de werking van een waterstraal met een druk van tenminste 1 bar in alle richtingen en op hun gehele oppervlak;

f. spatwater- en regendicht: constructiedelen of inrichtingen die zodanig zijn uitgevoerd, dat zij onder normale omstandigheden slechts een onbeduidende hoeveelheid water doorlaten.

Artikel 12.02.2. Veiligheidsafstand

1. De veiligheidsafstand moet tenminste 50 cm bedragen.
2. Bij schepen waarvan de openingen tot welke de veiligheidsafstand wordt gemeten, spatwater- en regendicht kunnen worden gesloten, mag de veiligheidsafstand worden verminderd tot 30 cm.
3. De in het tweede lid bedoelde vermindering van de veiligheidsafstand geldt niet voor de ruimopeningen indien deze niet zijn gesloten.

Artikel 12.02.3. Vrijboord

1. Het vrijboord van schepen met een doorlopend dek, zonder zeeg en zonder bovenbouw bedraagt 150 mm. Deze waarde is tevens het basisvrijboord voor schepen met zeeg en/of bovenbouw.
2. Bij schepen met zeeg en/of bovenbouw wordt het vrijboord berekend met de formule:

$$F = F_0 \cdot (1 - \alpha) - \frac{\beta_1 \cdot S_{e1} + \beta_2 \cdot S_{e2}}{15}$$

In deze formule betekent:

F: het berekende vrijboord in mm;

F₀: het basisvrijboord in mm volgens het eerste lid;

α: een correctiecoëfficiënt voor de aanwezige bovenbouwen, die wordt berekend met de formule:

$$\alpha = \frac{\sum l_e}{L}$$

In deze formule betekent:

l_e: de volgens het vierde lid in rekening te brengen lengte van een bovenbouw in m;

L: de lengte in m volgens artikel 12.02.1;

S_{e1}: de volgens het derde lid in rekening te brengen voorste zeeg in mm;

S_{e2}: de volgens het derde lid in rekening te brengen achterste zeeg in mm;

β₁: correctiecoëfficiënt voor bovenbouw op het voorschip, die wordt berekend met de formule:

$$\beta_1 = 1 - \frac{3 \cdot l_{e1}}{L}$$

β_2 : correctiecoëfficiënt voor bovenbouw op het achterschip, die wordt berekend met de formule:

$$\beta_2 = 1 - \frac{3 \cdot l_{e2}}{L}$$

In deze formules betekent:

L: de lengte in m volgens artikel 12.02.1;

l_{e1} : de volgens het vierde lid in rekening te brengen lengte van de bovenbouw op het voorschip in m;

l_{e2} : de volgens het vierde lid in rekening te brengen lengte van de bovenbouw op het achterschip in m.

De in rekening te brengen lengten l_{e1} en l_{e2} worden slechts in aanmerking genomen voor zover zij in het voorste respectievelijk achterste vierde deel van de lengte L liggen.

3. De in rekening te brengen zeeg wordt berekend met de formule:

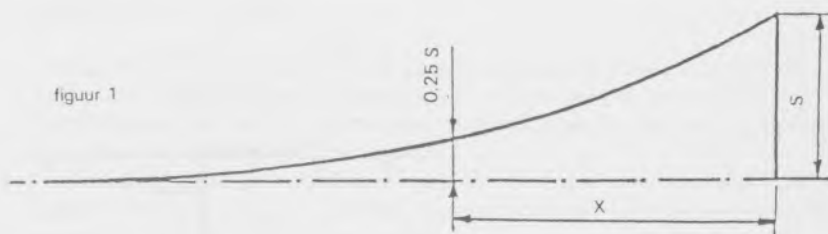
$$S_e = p \cdot S.$$

In deze formule betekent:

S: de werkelijke zeeg in mm aan het desbetreffende einde van het schip, waarbij voor het voorschip S niet groter dan 1000 mm en voor het achterschip niet groter dan 500 mm mag worden ingevuld;

p: een coëfficiënt gelijk aan 4 maal de waarde van de verhouding X/L, doch niet groter dan 1.

De waarde van X is de van het scheepseinde af gemeten horizontale afstand tot het punt waar de zeeg gelijk is aan 0,25 S (zie figuur 1).



Indien $\beta_2 \cdot S_{e2}$ groter is dan $\beta_1 \cdot S_{e1}$, wordt in de vrijboordformule van het tweede lid in plaats van de waarde $\beta_2 \cdot S_{e2}$ die van $\beta_1 \cdot S_{e1}$ ingevuld.

4. De in rekening te brengen lengte van een bovenbouw wordt berekend met de formule:

$$l_e = l \cdot \left(2,5 \frac{b}{B} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36}$$

In deze formule betekent:

l: de werkelijke lengte in m van de desbetreffende bovenbouw;

b: de breedte in m van de desbetreffende bovenbouw;

B: de breedte van het schip volgens artikel 12.02.1 (voor de bepaling van l_{e1} en l_{e2} wordt echter de breedte van het schip op de halve lengte van de desbetreffende bovenbouw genomen);

h: de hoogte in m van de desbetreffende bovenbouw, doch niet meer dan 0,36 m (voor luikhoofden mag h evenwel niet groter zijn dan de hoogte van de luikhoofden, verminderd met de halve veiligheidsafstand volgens artikel 12.02.2).

Indien de waarde van b/B kleiner is dan 0,6, moet de waarde in de formule tussen haakjes op nul worden gesteld, zodat dan de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw gelijk aan nul wordt.

Artikel 12.02.4. Kleinste vrijboord

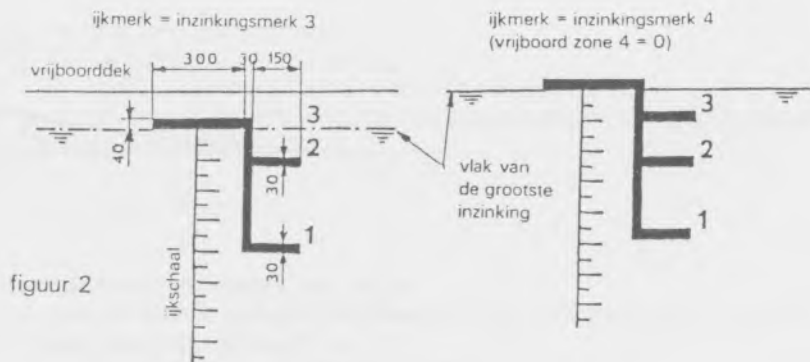
Rekening houdende met de uitkomst van de berekening volgens artikel 12.02.3 mag het kleinste toegekende vrijboord niet minder dan 50 mm bedragen.

Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan een kleiner vrijboord, doch niet minder dan 0 mm, vaststellen indien gewaarborgd is, dat de bemanning zich voor de uitoefening van de dienst over de gehele lengte van het schip zonder gevaar kan verplaatsen.

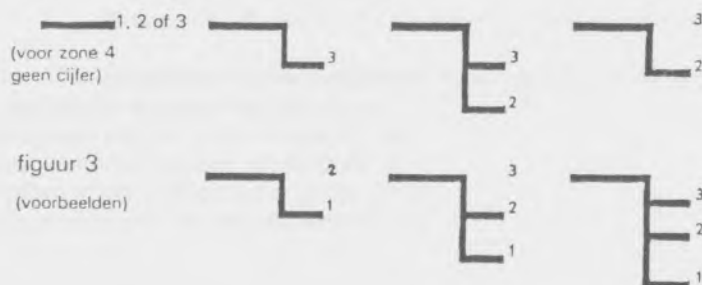
Artikel 12.02.5. Toegevoegde inzinkingsmerken

Voor schepen die in meerdere zones van de binnenwateren varen, moeten de voorste en achterste inzinkingsmerken voor een of meer zones worden uitgebreid, in de richting van het voorschip, met een verticale lijn en daarop aansluitend voor de extra zones toegevoegde inzinkingslijnen met een lengte van 150 mm.

De dikte van de verticale lijn en van de horizontale lijnen bedraagt 30 mm. Naast de inzinkingslijnen moet in de richting van het voorschip het cijfer van de betreffende zone in de afmetingen 60 x 40 mm zijn aangebracht (zie de figuren 2 en 3).



figuur 2



figuur 3

(voorbeelden)

Artikel 12.03. Extra uitrustings-eisen

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 7.05, eerste lid, moeten motorschepen met een lengte van minder dan 40 m tenminste drie reddingboeien aan boord hebben.

2. In afwijking van het bepaalde in artikel 7.01, zesde lid, moeten sleepboten en motorschepen, die zijn bestemd voor het voortbewegen van een duwstel met een lengte van meer dan 86 m, hekankers hebben overeenkomstig de regelen van artikel 7.01, vierde lid.

Artikel 12.04. Bijzondere regelen voor schepen die zijn bestemd om deel uit te maken van een duwstel of een sleep

1. Duwboten moeten zijn voorzien van mechanisch gedreven ankerlieren.

2. Om stroomafwaarts te kunnen slepen moeten schepen in aanvulling op het bepaalde in artikel 10.05 voldoen aan de onderstaande bijzondere regelen:

a. de lengte van het schip mag niet meer dan 86 m bedragen; de voor een vaarweg bevoegde autoriteit kan evenwel een schip met een lengte van meer dan 86 m toestaan stroomafwaarts te slepen, mits aan bepaalde door haar te stellen voorschriften wordt voldaan; deze regel geldt ook voor duwboten bestemd om duwstellen van 86×12 m of groter te duwen;

b. wanneer sleeprossen op het achterschip zouden kunnen blijven haken moeten overlopen zijn aangebracht.

HOOFDSTUK 13. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 13.01. Tabel

In kolom 1 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen van toepassing op bestaande schepen uiterlijk na vijf jaren te rekenen vanaf de datum van het eerste onderzoek overeenkomstig het bepaalde in artikel 37 van het besluit.

In kolom 2 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen niet van toepassing op bestaande schepen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van het besluit.

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	artikel	lid	artikel	lid
2. Scheepsbouwkundige eisen	2.03	2, 3	2.02	3, 6, 7
	2.04	1, 2, 3, 4, 5, 6	2.06	2, 7 (eerste alinea)
	2.05	1, 2, 3		
	2.06	3, 5, 6		
3. Stuurinrichting en stuurhuis	3.01	2, 3	3.02	
	3.03	2	3.03	1
	3.04	1, 2, 3, 4	3.15	
	3.05	1, 2	3.17	1, 2, 3
	3.06	1, 2		
	3.08	1, 2, 3, 4		
	3.09	1, 2		
	3.10	1, 2		
	3.11			
	3.12			
	3.13	2, 3, 4		
	3.14			
	3.16	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7		

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	artikel	lid	artikel	lid
4. Vrijboord, veiligheidsafstand en diepgangsschalen	4.05	1, 2, 3		
5. Werktuigbouwkundige eisen	5.02 5.05 5.06	2, 3 2, 3, 4, 5, 6 9	5.01 5.03 5.04 5.05 5.06 5.08 5.09	3 2 (terugmelding) 1, 2, 3, 4 7, 8 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 1, 2 2
6. Elektrische installaties	6.01 6.03 6.04 6.07 6.08 6.10 6.11 6.12 6.13 6.14 6.15	1 1, 2, 3, 4 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 1, 2 1, 4, 5, 6, 7 1, 3, 4 1, 2, 3 1, 2, 4 1	6.01 6.02 6.05 6.09 6.10 6.11 6.14 6.15 6.16 6.17	2, 3 1, 2 1, 2 2 2 6, 7 3 1, 2, 3 2, 3, 5
7. Uitrusting	7.03 7.04	6 1, 2	7.01 7.03 7.04 7.05	1 t/m 12 5 3, 4 2, 4
8. Vloeibaargasinstallaties voor huishoudelijk gebruik	8.01 t/m 8.14	3 jaren i.p.v. 5 jaren		
11. Hygiëne en veiligheid van verblijven en arbeidsplaatsen	11.01 11.02 11.05 11.12 11.13 11.16 11.17 11.18 11.20	3 5 2 5, 6, 7 1, 2, 3, 4 1, 2 2 1, 2, 4 2, 3	11.02 11.03 11.04 11.05 11.06 11.07 11.08 11.09 11.10 11.11 11.12 11.14 11.15 11.17 11.18 11.19 11.20 11.21	1, 2, 3, 4, 6 1, 2, 3, 4, 5, 6 1, 3, 4, 5 1, 2 1, 2 1, 2 1, 2, 3, 4, 5, 6 1, 2, 3, 4, 5 1, 2, 3, 4, 5 1, 2, 3, 4 2 1, 2, 3 1, 3 behalve a, 4 3 1, 2, 3 1 1, 3
12. Aanvullende regelen voor schepen bij gebruik op de binnenwateren van zone 2 en 3			12.02.2 12.02.3 12.02.4	1, 2, 3 1, 2, 3, 4

Artikel 13.02. CO₂-blusinstallaties

1. Bestaande schepen die bij inwerkingtreding van dit besluit zijn voorzien van vast ingebouwde brandblusinstallaties waarin CO₂ als blusmiddel wordt gebruikt, mogen deze installaties behouden, mits deze voldoen aan de regelen genoemd in het tweede lid.

2.a. CO₂-installaties mogen alleen in machinekamers, ketelruimen en pompkamers zijn toegepast.

b. Iedere vast ingebouwde CO₂-installatie moet zijn voorzien van een waarschuwingssysteem waarvan de signalen in de ruimten die met CO₂-gas kunnen worden gevuld, ook wanneer onder bedrijfsomstandigheden aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd, duidelijk hoorbaar zijn. De signalen moeten zich van alle andere geluidssignalen aan boord duidelijk onderscheiden.

De CO₂-waarschuwingssignalen moeten bovendien in de belendende ruimten, indien deze via de met CO₂-gas gevulde ruimten kunnen worden verlaten, duidelijk hoorbaar zijn. De hoorbaarheid in deze ruimten moet ook bij gesloten verbindingseuropen en onder bedrijfsomstandigheden waarbij aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd, voldoende zijn.

Bij iedere in- en uitgang van alle ruimten die met CO₂-gas kunnen worden gevuld, moet op een geschikte plaats een bord zijn aangebracht met daarop in rode letters op witte ondergrond de volgende tekst:

«Bij het in werking treden van het CO₂-alarmsignaal ... (omschrijving van het signaal) ... deze ruimte onmiddellijk verlaten! Verstikkingsgevaar!» Deze tekst moet bovendien in het Duits, Frans en eventueel in andere talen van het land waar het schip vaart, zijn aangebracht.

c. Bij iedere inrichting voor het in werking stellen van de CO₂-blusinstallatie moet de gebruiksaanwijzing goed leesbaar en duurzaam uitgevoerd zijn aangebracht. Deze aanwijzing moet in het Nederlands, Duits, Frans en eventueel in andere talen van het land waar het schip vaart, zijn gesteld.

De leidingen naar de afzonderlijke ruimten die met CO₂-gas kunnen worden gevuld, moeten elk afzonderlijk van een bedieningsafsluiter zijn voorzien.

Vóór de ingebruikstelling van de blusinstallatie moet eerst het onder b voorgeschreven waarschuwingssysteem automatisch in werking treden.

d. De CO₂-houders moeten in een van de overige ruimten gasdicht gescheiden ruimte zijn ondergebracht. Deze ruimte mag slechts rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn en moet over een eigen, van andere ventilatiesystemen volledig gescheiden, voldoende ventilatie beschikken.

De temperatuur in deze ruimte mag niet meer dan 60°C bedragen.

Elke CO₂-houder moet in witte letters op rode ondergrond zijn voorzien van het opschrift «CO₂». De hoogte van de letters moet tenminste 6 cm bedragen.

e. De armaturen en leidingen van de CO₂-installatie moeten voldoen aan de door het hoofd van de scheepvaartinspectie te stellen eisen. De drukhouders moeten voldoen aan de voorschriften van de Dienst voor het Stoomwezen of van een erkend onderzoekingsbureau. Zij moeten zijn voorzien van een waarmerk van de keurende instantie.

f. Het onder b bedoelde waarschuwingssysteem moet tenminste elke twaalf maanden worden gekeurd door een deskundige die daartoe door het hoofd van de scheepvaartinspectie is erkend.

De blusinstallatie moet tenminste elke twee jaar worden gekeurd. Deze keuring moet tenminste omvatten:

- een uitwendige inspectie van de gehele installatie;
- de controle van de werking van het leidingstelsel en de blaasmonden,
- de controle van de werking van het bedieningsmechanisme en
- de controle van de in de drukhouders aanwezige voorraad CO₂-gas.

g. De keuringsbewijzen, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, moeten zich aan boord bevinden. Deze bewijzen dienen tenminste de onder f bedoelde controles, de resultaten daarvan en de keuringsdata te vermelden.

h. Bij aanwezigheid van een of meer gekeurde CO₂-installaties moet in het certificaat de volgende aantekening worden geplaatst:

«Aantal vast ingebouwde brandblusinstallatie(s): ... Blusmiddel: CO₂.

De voorgeschreven keuringsbewijzen moeten zich aan boord bevinden.»

Artikel 13.03. Relingen langs gangboord

Op bestaande schepen met een gangboordbreedte van minder dan 0,50 m mogen in plaats van het in artikel 11.16 voorgeschreven hekwerk, langs de buitenzijde staaldraadrelingen of tegen het luikhoofd handrelingen zijn aangebracht.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466.

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning

TECHNISCHE REGELEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

INHOUDSOPGAVE

Blz.

Hoofdstuk 1. Algemeen	84	Hoofdstuk 9. Brandbescherming en brandbestrijding	93
1.01. Definities	84	9.01. Scheidingswanden en beschietingen	93
1.02. Toepassing van de regelen	84	9.02. Trappen en trappenschachten	94
1.03. Algemene regelen	84	9.03. Ruimten met verhoogd brandrisico	94
Hoofdstuk 2. Waterdichte indeling van het schip	84	9.04. Materialen	94
2.01. Algemene regel	84	9.05. Onderverdeling van gangen	94
2.02. Regelen betreffende de waterdichte indeling	85	9.06. Machinekamers en autoruimen	94
Hoofdstuk 3. Regelen betreffende de schotten	85	9.07. Ventilatiesystemen	94
3.01. Algemene regelen	85	9.08. Brandmeldinstallatie	95
3.02. Openingen en deuren in schotten	86	9.09. Brandbluspompen en -leidingen	95
3.03. Doorvoeringen van pijpleidingen	86	9.10. Vaste brandblusinstallatie van autoruimen	95
3.04. Sprongen en nissen in schotten	87	9.11. Draagbare blustoestellen	96
3.05. Aantekening in het certificaat	87	Hoofdstuk 10. Nadere regelen	96
Hoofdstuk 4. Stabiliteit	87	10.01. Verlichting	96
4.01. Algemene regelen	87	10.02. Electriche installatie	96
4.02. Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen	87	10.03. Noodkrachtinstallatie	96
4.03. Kenterend moment ten gevolge van winddruk	88	10.04. Interne communicatie	97
4.04. Kenterend moment ten gevolge van roer geven	88	10.05. Luidsprekers	97
4.05. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand	89	10.06. Radiotelefonie-installatie	97
4.06. Stabiliteit in lekke toestand	89	10.07. Algemene alarminstallatie	97
Hoofdstuk 5. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken	89	10.08. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers	97
5.01. Vrijboord	89	10.09. Uitrusting	98
5.02. Veiligheidsafstand	89	10.10. Ankergerie	98
5.03. Vlak van de grootste inzinking	90	Hoofdstuk 11. Overgangsbepalingen	98
5.04. Inzinkingsmerken	90	11.01. Toepassing van de regelen van bijlage II	98
Hoofdstuk 6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers	90	11.02. Tabel	98
6.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers	90	11.03. Waterdichte indeling	99
6.02. Aanduiding op het schip	91	11.04. Regelen betreffende de schotten	99
Hoofdstuk 7. Bijzondere voorzieningen voor passagiers	91	11.05. Stabiliteit in lekke toestand	100
7.01. Beveiliging tegen vallen	91	11.06. Reddingmiddelen	100
7.02. Toegangen, uitgangen en verbindingswegen	91	11.07. Ten hoogste toegestane aantal passagiers	100
7.03. Deuren	92	11.08. Vluchtwegmarkering	100
7.04. Vluchtwegmarkering	92		
7.05. Toiletten	92		
7.06. Ruimten niet toegankelijk voor passagiers	92		
Hoofdstuk 8. Reddingmiddelen	92		
8.01. Reddingboeien	92		
8.02. Reddingvesten	92		
8.03. Gemeenschappelijke reddingmiddelen	93		
8.04. Bijboot	93		

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1.01. Definities

1. In deze bijlage wordt in afwijking van artikel 1, eerste lid, onder f, van de wet verstaan onder:

lengte L_{wl} : de lengte, gemeten op het vlak van de grootste inzinking.

2. In deze bijlage wordt voorts verstaan onder:

a. breedte B_{wl} : de grootste breedte van de romp, gemeten op de buitenkant van de spanten op of onder het vlak van de grootste inzinking;

b. diepgang T: de verticale afstand tussen het laagste punt van de romp, gemeten aan de onderkant van de spanten of vringen (basislijn), tot het vlak van de grootste inzinking van het schip;

c. hotelschip: een passagiersschip dat voor overnachting der passagiers is ingericht;

d. schottendek: het dek tot hetwelk de voorgeschreven waterdichte schotten zijn opgetrokken en vanaf hetwelk het vrijboord wordt gemeten.

Artikel 1.02. Toepassing van de regelen

1. Passagiersschepen die worden gebruikt op de in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 moeten voldoen aan de desbetreffende regelen van deze bijlage.

2. Voorts moeten deze schepen voldoen aan de desbetreffende regelen van bijlage II, met inachtneming van de uitzonderingen genoemd in het derde en vierde lid.

3. De volgende regelen van bijlage II zijn niet van toepassing op passagiersschepen:

artikel 2.02, achtste lid, betreffende uitzondering lenzen van achterpiek;

artikel 4.02, veiligheidsafstand;

artikel 4.03, vrijboord;

artikel 5.06, zevende lid, betreffende uitzondering lenzen van achterpiek;

artikel 6.17, derde lid, betreffende plaats noodkrachtbron;

artikel 7.01, eerste en tweede lid, ankergeroi, met inachtneming van de regelen van artikel 10.10 van deze bijlage;

artikel 12.02.2, veiligheidsafstand;

artikel 12.03.3, vrijboord.

4. De volgende regelen van bijlage II zijn niet van toepassing op verblijven voor passagiers:

artikel 11.02, eerste, vierde, vijfde en zesde lid;

artikel 11.03;

artikel 11.06, tweede lid;

artikel 11.07, eerste lid;

artikel 11.09;

artikel 11.11, eerste lid.

Artikel 1.03. Algemene regelen

1. Passagiersschepen moeten van eigen mechanische voorstuwingsmidelen zijn voorzien.

2. De verblijven voor passagiers moeten achter het aanvaringsschot zijn gelegen.

HOOFDSTUK 2. WATERDICHTE INDELING VAN HET SCHIP

Artikel 2.01. Algemene regel

Voor schepen met een lengte L_{wl} van 25 m of meer moet het drijfvermogen in geval van lek worden voor alle voorziene beladingstoestanden worden aangetoond overeenkomstig artikel 2.02.

Artikel 2.02. Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Het schip moet aan de eencompartiments-standaard voldoen. Hieronder wordt verstaan dat de plaatsing van de waterdichte schotten zodanig moet zijn, dat het schip na het vollopen van iedere willekeurige waterdichte afdeling niet inzinkt tot boven de indompelingsgrenslijn en dat aan de regelen van artikel 4.06 wordt voldaan. Bij de lekberekening moet rekening worden gehouden met de aard van de bouw, zoals asymmetrische ruimten.

2. Als indompelingsgrenslijn wordt aangenomen een lijn op de zijde van het schip, die ligt op tenminste 10 cm onder het schottendek, respectievelijk onder het laagste niet waterdichte punt van het scheepsboord.

Waterdichte vensters mogen onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, wanneer zij niet geopend kunnen worden en voldoende sterk zijn.

Wanneer een doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de regelen van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de scheepshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn.

3. In het algemeen moet worden gerekend met een permeabiliteit van 95%.

Indien door een berekening kan worden aangetoond dat de gemiddelde permeabiliteit van een bepaalde afdeling kleiner dan 95% is, kan die berekende waarde worden toegepast. De waarde van de permeabiliteit mag echter niet lager worden genomen dan:

- voor passagiers- en bemanningsverblijven: 95%
- voor machinekamers en ketelruimen: 85%
- voor laad-, bagage- en voorraadruimen: 75%

- voor dubbele bodems, olieboeken en andere tanks, al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het afgeladen schip als vol of ledig moeten worden aangenomen: 0 of 95%

4. Tussen het aanvaringsschot en het achterpiekschot gelden als waterdichte afdeling in de zin van het eerste lid slechts die ruimten die een lengte hebben van tenminste 10% van de lengte L_{wl} , echter niet minder dan 4 m.

Indien een waterdichte afdeling langer is dan hierboven is voorgeschreven en zodanig is onderverdeeld, dat waterdichte onderafdelingen zijn ontstaan, tussen welke de minste lengte eveneens aanwezig is, mogen deze voor de lekberekening in aanmerking worden genomen.

5. De lengte van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot mag kleiner zijn dan 10% van de lengte L_{wl} of 4 m.

In dat geval moeten bij de lekberekening de voorpiek en de daarop volgende afdeling als gelijktijdig gevuld worden beschouwd. De afstand, gemeten tussen de loodlijn door het voorste snijpunt van de scheepsromp met het vlak van de grootste inzinking (voorloodlijn) en het achterste dwarsschot van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot, mag evenwel niet kleiner zijn dan 10% van de lengte L_{wl} of 4 m.

De afstand tussen het aanvaringsschot en de voorloodlijn mag niet kleiner zijn dan 4% van de lengte L_{wl} en niet groter dan 4% van de lengte L_{wl} vermeerderd met 2 m.

HOOFDSTUK 3. REGELEN BETREFFENDE DE SCHOTTEN

Artikel 3.01. Algemene regelen

1. Behalve de in artikel 2.02, derde lid, van bijlage II voorgeschreven schotten, moeten de dwarsschotten aanwezig zijn die op grond van de lekberekening volgens hoofdstuk 2 noodzakelijk zijn.

Deze dwarsschotten moeten waterdicht zijn en tot het schottendek zijn opgetrokken. Bij ontbreken van een schottendek moeten zij tot de bovenkant van het scheepsboord vanaf hetwelk het vrijboord wordt gemeten, zijn opgetrokken.

2. De ruimten bestemd voor passagiers moeten door waterdichte schotten van de machinekamers, ketelruimen en laadruimen zijn gescheiden.

Artikel 3.02. Openingen en deuren in schotten

1. Het aantal openingen in de volgens artikel 3.01 voorgeschreven schotten moet zo gering worden gehouden als vanwege de bouwwijze en voor de normale bedrijfsvoering van het schip toelaatbaar is.

De openingen mogen de waterdichte functie van de schotten niet nadelig beïnvloeden.

In het aanvaringsschot zijn openingen en deuren niet toegestaan. In schotten die de ruimten bestemd voor passagiers van machinekamers scheiden, zijn deuren niet toegestaan.

2. Met de hand te bedienen waterdichte deuren die niet op afstand kunnen worden bediend, zijn slechts toegestaan op plaatsen die niet voor passagiers toegankelijk zijn. Zij mogen slechts voor passage kortstondig worden geopend en moeten overigens voortdurend gesloten blijven. Aan beide zijden van de deuren moet het opschrift zijn aangebracht: «Deur onmiddellijk na passeren sluiten». Het snel en veilig kunnen sluiten moet door geschikte inrichtingen zijn gewaarborgd.

3. Deuren die langere tijd moeten kunnen openstaan of die zich op voor passagiers toegankelijke plaatsen bevinden, moeten zowel ter plaatse aan beide zijden van het schot, als ook vanaf een goed toegankelijke plaats boven het schottendek kunnen worden gesloten. Na sluiting door de afstandsbediening moet de deur ter plaatse opnieuw kunnen worden geopend en op veilige wijze gesloten. De duur van het sluiten moet voldoende zijn om ongevallen te verhinderen, maar mag evenwel niet meer bedragen dan 60 seconden. Vlak voor en tijdens het sluiten moet bij de deur automatisch een akoestisch alarmsignaal worden gegeven. Het bedienen van de deur en het alarmsignaal moet ook onafhankelijk van het boordnet kunnen geschieden. Ter plaatse van de afstandsbediening moet worden aangegeven of de deur open dan wel gesloten is.

4. Alle deuren in schotten en hun bedieningsinrichtingen moeten in een veilige zone liggen. Deze zone wordt naar buiten begrensd door verticale vlakken die op een afstand van $1/5$ van de breedte B_{wi} evenwijdig aan de huidbeplating, gemeten op de lijn van de grootste inzinking, lopen.

Artikel 3.03. Doorvoeringen van pijpleidingen

1. Pijpleidingen met open uitmondingen en ventilatiekanalen moeten zo zijn aangelegd, dat daardoor bij elke lekke toestand geen water van de ene naar de andere afdeling of tank kan stromen.

2. Indien verschillende afdelingen via pijpleidingen of ventilatiekanalen met elkaar in open verbinding staan, moeten deze op een geschikte plaats tot boven de ongunstigste lastlijn in lekke toestand worden geleid. Wanneer dit bij pijpleidingen niet het geval is, moeten in deze leidingen op de doorboorde schotten afsluiters zijn aangebracht die op afstand van boven het schottendek kunnen worden bediend.

3. Wanneer een pijpleiding binnen een afdeling geen open uitmondigheid heeft, wordt de pijpleiding bij beschadiging van deze afdeling als onbeschadigd beschouwd, indien zij binnen de in artikel 3.02, vierde lid, omschreven veilige zone loopt en de afstand tot de scheepsbodem meer dan 0,50 m bedraagt.

4. Kabeldoorvoeringen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de dichtheid van de schotten niet wordt aangetast.

Artikel 3.04. Sprongen en nissen in schotten

In een dwarsschot mag een sprong of nis zijn aangebracht, mits alle delen van de sprong binnen de in artikel 3.02, vierde lid, bedoelde veilige zone zijn gelegen.

Artikel 3.05. Aantekening in het certificaat

Indien de in artikel 3.02 bedoelde openingen en deuren zijn toegestaan, moet in het certificaat het volgende bedrijfsvoorschrift worden opgenomen:

«Door een daartoe strekkende opdracht aan het personeel moet worden verzekerd, dat alle openingen en deuren in waterdichte schotten in geval van gevaar onverwijld waterdicht worden gesloten».

HOOFDSTUK 4. STABILITEIT

Artikel 4.01. Algemene regelen

1. Het bewijs van voldoende stabiliteit moet worden geleverd door het overleggen van een berekening, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef en, wanneer het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks verlangt, van een draaicirkelproef.

2. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt dat de slagzij van het schip bij volledige uitrusting, met alle bemanningsleden en passagiers aan boord en met half gevulde brandstof- en drinkwatertanks, onder de gelijktijdige invloed van:

a. een dwarsscheepse verplaatsing van alle zich aan boord bevindende personen, als bedoeld in artikel 4.02,

b. een winddruk als bedoeld in artikel 4.03 en

c. middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven, als bedoeld in artikel 4.04

niet meer dan 12° bedraagt.

De alleen door de dwarsscheepse verplaatsing van personen veroorzaakte slagzij mag daarbij niet meer dan 10° bedragen.

3. Bij de slagzij ten gevolge van de in het tweede lid bedoelde kenterende momenten moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand volgens artikel 4.05 aanwezig zijn.

4. Bij schepen met een lengte L_{wl} van ten hoogste 25 m kan voldoende stabiliteit in plaats van door het in het tweede lid bedoelde rekenkundig bewijs worden aangetoond door een stabiliteitsproef met het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen. Deze proef moet worden gehouden bij de ongunstigste vullingsgraad van de brandstof- en drinkwatertanks.

Het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen moet zodanig op het voor passagiers bestemde gedeelte van het dek naar de zijde van het schip worden verplaatst, dat aldaar een dichtheid van $3\frac{3}{4}$ personen per m^2 , overeenkomende met 285 kg per m^2 , wordt verkregen.

Bij deze proef mag de slagzij na het verplaatsen niet meer dan 7° bedragen. Het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand mogen niet kleiner zijn dan respectievelijk $0,05 B_{wl} + 0,20$ m en $0,05 B_{wl} + 0,10$ m.

Artikel 4.02. Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Voor vrije dekken wordt het kenterend moment M_p veroorzaakt door de verplaatsing van personen, voor elk dek berekend met de formule:

$$M_p = 0,15 \text{ b.G.}$$

In deze formule betekent:

b: de grootste nuttige breedte van het desbetreffende dek, gemeten op een hoogte van 0,5 m;

G: het totale gewicht van het op dat dek toegestane aantal personen.

2. Voor de berekening van de dwarsscheepse verplaatsing van personen op dekken die gedeeltelijk met vast gemonteerde banken of tafels, met boten, kleine dekhuisen of dergelijke zijn bezet, moet wanneer alle personen zich aan één zijde bevinden, een dichtheid van 3 3/4 personen per m² vrij dekoppervlak worden aangenomen. Voor de bezetting van banken moet per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m worden gerekend.

3. Indien twee of meer dekken voor passagiers zijn bestemd, moet met betrekking tot de stabiliteit de ongunstigste verdeling van het totale gewicht der personen over de dekken worden aangenomen.

4. Op hotelschepen worden voor de berekening van de dwarsscheepse verplaatsing van de personen de hutten als onbezet beschouwd.

5. Het zwaartepunt van een persoon wordt aangenomen op 1 m boven het laagste punt van het desbetreffende dek. Er behoeft geen rekening te worden gehouden met zeeg en dekrondte. Voor het gewicht van een persoon moet worden gerekend met 75 kg.

Artikel 4.03. Kenterend moment ten gevolge van winddruk

Het kenterend moment M_w veroorzaakt door de invloed van de winddruk, wordt berekend met de formule:

$$M_w = p_w \cdot F \left(h_w + \frac{T}{2} \right)$$

In deze formule betekent:

p_w : specifieke winddruk

voor zone 2: 20 kg/m²,

voor zone 3: 10 kg/m²,

voor zone 4: 10 kg/m²;

F: het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m²;

h_w : de afstand van het zwaartepunt van het zijdelings oppervlak F boven het vlak van de grootste inzinking in m;

T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

Artikel 4.04. Kenterend moment ten gevolge van roer geven

1. Het kenterend moment M_{dr} veroorzaakt door de middelpuntvliedende kracht bij roergeven, wordt berekend met de formule:

$$M_{dr} = 0,5 \cdot \frac{D}{L_{wl}} \cdot \left(GK - \frac{T}{2} \right)$$

In deze formule betekent:

D: waterverplaatsing van het geladen schip in tonnen;

L_{wl} : de lengte volgens artikel 1.01, eerste lid;

GK: de afstand van het gewichtszwaartepunt van het geladen schip tot de bovenkant van de kiel in m;

T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

2. Indien de slagzij van het geladen schip in de draaicirkel proefondervindelijk wordt vastgesteld, wordt de aldus verkregen waarde gerekend. Deze proef moet bij halve snelheid van het schip, bij volle belading en de onder deze omstandigheden kleinst mogelijk diameter van de draaicirkel worden uitgevoerd.

Artikel 4.05. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij de ligging van het schip, veroorzaakt door de in artikel 4.01, tweede lid, onder a, b en c genoemde kenterende momenten, moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand aanwezig zijn volgens de regelen van het tweede en derde lid.

2. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid waterdicht en voldoende sterk zijn en de andere openingen in de huid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, moet het resterende vrijboord tenminste 0,20 m bedragen.

3. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid geopend kunnen worden of waarbij andere onbeveiligde openingen in de huid aanwezig zijn, moet de resterende veiligheidsafstand tot die openingen tenminste 0,10 m bedragen. In dit geval geldt bovendien de regel dat het resterend vrijboord tenminste 0,20 m moet bedragen.

Artikel 4.06. Stabiliteit in lekke toestand

Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit in lekke toestand wordt geacht te zijn voldaan, wanneer wordt aangetoond dat voor alle stadia van het vervullen en voor de eindtoestand van het vervuld zijn, het oprichtende moment M_a groter is dan het kenterende moment M_k .

M_a wordt berekend met de formule:

$$M_a = MG_{rest} \cdot \sin \varphi \cdot V$$

In deze formule betekent:

MG_{rest} : de gereduceerde metacenterhoogte in lekke toestand in m;

φ : de hoek waarbij de eerste opening van de niet vervulde afdelingen water maakt of indien deze kleiner is de hoek waarbij het schottendeck te water komt;

V: de waterverplaatsing in tonnen.

M_k wordt berekend met de formule:

$$M_k = 0,2 \cdot M_p$$

waarbij M_p overeenkomstig artikel 4.02 wordt berekend.

HOOFDSTUK 5. VRIJBOORD, VEILIGHEIDSAFSTAND EN INZINKINGSMERKEN

Artikel 5.01. Vrijboord

Het vrijboord moet tenminste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking die door de volgens artikel 4.01, tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
- b. het resterend vrijboord volgens artikel 4.05.

Het vrijboord moet voor schepen in de zones 3 of 4 evenwel tenminste 0,30 m bedragen. Voor schepen in zone 2 moet het vrijboord tenminste 0,40 m bedragen.

Artikel 5.02. Veiligheidsafstand

1. De veiligheidsafstand moet tenminste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking die door de volgens artikel 4.01, tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
- b. de resterende veiligheidsafstand volgens artikel 4.05.

2. De veiligheidsafstand mag evenwel niet minder bedragen dan:
 - a. voor schepen die geen schottendeck hebben, tot het laagste punt van de bovenkant van het scheepsboord
 - in zone 2 : 0,80 m,
 - in zone 3 : 0,50 m,
 - in zone 4 : 0,40 m;
 - b. tot niet waterdicht afsluitbare openingen
 - in zone 2 : 0,60 m,
 - in zone 3 : 0,30 m,
 - in zone 4 : 0,30 m;
 - c. tot de onderzijde van poorten en ramen, die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend
 - in zone 2 : 0,30 m,
 - in zone 3 : 0,25 m,
 - in zone 4 : 0,20 m.

Artikel 5.03. Vlak van de grootste inzinking

Het vlak van de grootste inzinking moet zo worden vastgesteld, dat zowel aan de regelen betreffende het vrijboord en de veiligheidsafstand als aan de regelen van de hoofdstukken 2 en 4 wordt voldaan. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan echter voor een bepaald schip of een bepaalde vaart een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

Artikel 5.04. Inzinkingsmerken

Het aanbrengen van extra merken volgens artikel 12.02.5 van bijlage II of van een doorlopende markering met dezelfde dikte als het inzinkingsmerk kan door het hoofd van de scheepvaartinspectie worden voorgeschreven of worden toegestaan.

HOOFDSTUK 6. TEN HOOGSTE TOEGESTANE AANTAL PASSAGIERS

Artikel 6.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat aan de regelen van de hoofdstukken 2 en 4 alsmede van de artikelen 5.01 en 5.02 wordt voldaan. Bovendien wordt dit aantal afhankelijk van het beschikbare vrije dekoppervlak overeenkomstig de regelen van het tweede, derde en vierde lid nader vastgesteld.
2. Voor de berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt de som genomen van de vrije gedeelten van de dekoppervlakken die normaal voor passagiers zijn bestemd. Daarbij worden niet meegerekend de slaapvertrekken en toiletten, alsmede de ruimten die blijvend of tijdelijk voor de bedrijfsvoering van het schip dienen, ook al zijn ze voor passagiers toegankelijk. Voorts worden de ruimten onder het hoofddek niet meegerekend. In het hoofddek verzonken ruimten met grote vensters bovendecks mogen echter wel in aanmerking worden genomen.
3. Van de som van de volgens het tweede lid berekende oppervlakken moeten worden afgetrokken:
 - a. de oppervlakken van gangen, trappen en andere verbindingswegen;
 - b. de oppervlakken onder trappen;
 - c. de oppervlakken die blijvend door uitrustingsstukken en meubilair worden ingenomen en
 - d. de oppervlakken onder bijboten, reddingboten, reddingvloten en dergelijke, ook wanneer deze zo hoog zijn geplaatst, dat de passagiers zich daaronder kunnen ophouden.

4. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt berekend door het aantal vierkante meters van het volgens het tweede en derde lid bepaalde vrije dekoppervlak te vermenigvuldigen met de factor 2,5. Bij schepen met een lengte l_{wi} kleiner dan 25 m mag deze factor op 2,8 worden gesteld.

Artikel 6.02. Aanduiding op het schip

Het ten hoogste toegestane aantal passagiers moet op het schip op een in het oog vallende plaats en duidelijk leesbaar zijn aangegeven. Indien een hotelschip ook voor dagtochten of rondvaarten wordt gebruikt, wordt eveneens het ten hoogste toegestane aantal passagiers voor dat gebruiksdoel aangegeven.

HOOFDSTUK 7. BIJZONDERE VOORZIENINGEN VOOR PASSAGIERS

Artikel 7.01. Beveiliging tegen vallen

1. De voor passagiers bestemde, niet afgesloten gedeelten van de deken moeten door een vaste verschansing of reling van tenminste 0,90 m hoogte zijn omgeven. De reling moet zodanig zijn uitgevoerd, dat kinderen er niet doorheen kunnen vallen. Openingen en inrichtingen voor het embarkeren en debarkeren, alsmede voor laden en lossen moeten op overeenkomstige wijze zijn beveiligd.

2. Loopplanken moeten tenminste 0,60 m breed zijn. Zij moeten aan beide zijden van een reling zijn voorzien.

Artikel 7.02. Toegangen, uitgangen en verbindingswegen

1. Verbindingswegen, trappen, deuren en uitgangen, die bestemd zijn voor het gebruik door passagiers, moeten een beschikbare breedte hebben van tenminste 0,80 m. Deuren van hutten en dergelijke kleine ruimten mogen een geringere breedte hebben.

Wanneer slechts één verbindingsgang of trap naar een voor passagiers bestemd gedeelte of bestemde ruimte voert, moet de beschikbare breedte daarvan evenwel tenminste 1,0 m bedragen. Op schepen met een lengte L_{wi} kleiner dan 25 m kan het hoofd van de scheepvaartinspectie in dat geval een breedte van 0,80 m toestaan.

Voor ruimten en groepen van ruimten, die voor meer dan 80 passagiers zijn bestemd, moet de totale breedte van alle uitgangen die voor passagiers dienen en door hen in geval van nood worden gebruikt, tenminste 0,01 m per passagier bedragen.

2. Ruimten en groepen van ruimten, die voor 30 of meer passagiers zijn bestemd of ingericht of voor 12 of meer passagiers slaapplegelegenheid bieden, moeten tenminste twee uitgangen hebben. Deze uitgangen moeten doeltreffend zijn aangebracht en ongeveer even breed zijn.

Indien passagiersruimten onder het hoofddek zijn gelegen, moeten deze tenminste één uitgang hebben die direct hetzij naar het hoofddek hetzij naar buiten voert; dit geldt niet voor de afzonderlijke hutten.

3. Trappen onder het hoofddek moeten zich geheel op tenminste 1/5 van de breedte B_{wi} vanaf de scheepshuid bevinden. Deze afstand wordt horizontaal gemeten ter hoogte van het vlak van de grootste inzinking.

Trappen mogen echter dicht bij de scheepshuid zijn geplaatst, indien in dezelfde ruimte aan elke zijde van het schip tenminste één trap aanwezig is. Trappen moeten aan beide kanten van leuning zijn voorzien.

Artikel 7.03. Deuren

1. Deuren van ruimten bestemd voor passagiers, met uitzondering van hutdeuren, moeten naar buiten opengaan of als schuifdeuren zijn uitgevoerd. Zij mogen tijdens de vaart niet door onbevoegden kunnen worden afgesloten of vergrendeld.

2. Deursloten van hutdeuren moeten zodanig zijn, dat zij te allen tijde ook van buiten af kunnen worden geopend.

Artikel 7.04. Vluchtwegmarkering

Vluchtwegen en -uitgangen moeten duidelijk als zodanig zijn gemarkeerd. De markeringen moeten door de noodverlichting verlicht kunnen worden of moeten zelf van de noodverlichting deel uitmaken.

Artikel 7.05. Toiletten

Op schepen die ten hoogste 300 passagiers mogen vervoeren, moet per 150 passagiers of deel daarvan tenminste één toilet aanwezig zijn. Op schepen die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, moeten zowel dames- als herentoiletten aanwezig zijn en wel tenminste één van beiden per 200 passagiers of deel daarvan. De helft van de herentoiletten mag uit urinoirs bestaan.

Artikel 7.06. Ruimten niet toegankelijk voor passagiers

De toegang tot de gedeelten van het schip die niet voor passagiers zijn bestemd, in het bijzonder het stuurhuis en de machinekamers, moet voor onbevoegden worden verboden. De toegangen tot die ruimten moeten daartoe op een opvallende plaats van het opschrift «Verboden Toegang» of een overeenkomstige aanduiding zijn voorzien.

HOOFDSTUK 8. REDDINGMIDDELEN

Artikel 8.01. Reddingboeien

1. Er moet tenminste het aantal reddingboeien volgens onderstaande tabel aanwezig zijn.

L_{wl} in m	Ten hoogste toegestane aantal passagiers	Aantal reddingboeien
t/m 35	t/m 200	4
boven 35 t/m 50	301 t/m 600	6
boven 50	601 t/m 900	8
—	901 t/m 1200	10
—	1201 en meer	12

Voor de vaststelling van het aantal reddingboeien dient de hoogste waarde die volgt uit de eerste of tweede kolom te worden aangehouden.

2. Op schepen in zone 2 moet tenminste 1/4 van het aantal boeien van een lijn en tenminste één boei van een zelfontbrandend licht zijn voorzien.

De reddingboeien moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.05, tweede lid, van bijlage II.

Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op geschikte plaatsen aan dek bevinden.

Artikel 8.02. Reddingvesten

Op hotelschepen alsmede op schepen in zone 2 moet voor elke zich aan boord bevindende persoon een reddingvest aanwezig zijn. Deze reddingvesten moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.05, vierde lid, van bijlage II en op geschikte plaatsen gebruiksklaar zijn opgeborgen.

Artikel 8.03. Gemeenschappelijke reddingmiddelen

1. Op schepen in de zones 3 of 4, geen hotelschepen zijnde, moeten hetzij de in artikel 8.02 bedoelde reddingvesten, hetzij gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in het derde lid voor alle zich aan boord bevindende personen aanwezig zijn.

2. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan voor hotelschepen alsmede voor schepen in zone 2 in bijzondere gevallen naast de in artikel 8.02 voorgeschreven reddingvesten bovendien gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in het derde lid voorschrijven, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

3. Gemeenschappelijke reddingmiddelen zijn reddingvloten, bijboten en andere uitrustingsstukken die geschikt zijn om meerdere zich in het water bevindende personen drijvende te houden.

4. Niet opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoetwater van tenminste 7,5 kg per persoon hebben;

- b. van geschikt materiaal zijn vervaardigd en bestand zijn tegen de inwerking van olie en olieproducten alsmede tegen temperaturen tot 50°C;

- c. zo nodig zijn voorzien van handvatten of grijplijnen en

- d. bij iedere mogelijke belasting een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

5. Opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoet water van tenminste 10 kg per persoon hebben;

- b. voldoen aan de regelen van het derde lid, onder b en c;

- c. uit tenminste twee gescheiden luchtkamers bestaan;

- d. bij het te water komen zich automatisch opblazen of door handbediening eenvoudig en betrouwbaar opgeblazen kunnen worden en

- e. bij iedere mogelijke belasting, ook wanneer slechts de helft van de luchtkamers is opgeblazen, een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

Artikel 8.04. Bijboot

Op schepen die in ledige toestand een waterverplaatsing van meer dan 75 m³ hebben of die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, moet een bijboot aanwezig zijn. Deze bijboot moet voldoen aan de regelen van artikel 7.05 van bijlage II.

HOOFDSTUK 9. BRANDBESCHERMING EN BRANDBESTRIJDING

Artikel 9.01. Scheidingswanden en beschietingen

1. Scheidingswanden en deuren tussen gangen en hutten, alsmede tussen de hutten onderling, moeten brandvertragend zijn. Scheidingswanden tussen gangen en hutten moeten van dek tot dek doorlopen of tot een onbrandbaar plafond zijn opgetrokken.

2. Aan de regelen van het eerste lid hoeft niet te zijn voldaan, wanneer de betrokken ruimten van een geschikte sprinklerinstallatie zijn voorzien.

3. Op hotelschepen moeten de tussenruimten boven plafonds en achter beschietingen op onderlinge afstanden van ten hoogste 10 m door onbrandbare constructies zijn afgesloten. In salons en soortgelijke grote ruimten kan de onderlinge afstand groter dan 10 m zijn, mits naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie daardoor de veiligheid van het schip en de opvarenden niet nadelig wordt beïnvloed.

Artikel 9.02. Trappen en trappenschachten

1. Trappen, uitgangen en nooduitgangen moeten zodanig zijn gesitueerd en uitgevoerd, dat bij brand in een willekeurige ruimte alle andere ruimten veilig kunnen worden verlaten.

2. Trappen moeten een dragende constructie van staal hebben.

3. Op hotelschepen moeten de trappen zijn gelegen binnen een schacht die is voorzien van brandvertragende wanden en brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

Een trap die slechts twee dekken met elkaar verbindt, behoeft niet in een schacht te zijn gelegen, indien zij op een van deze dekken is omsloten door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

4. Indien ter plaatse geschikte sprinklerinstallaties zijn aangebracht, behoeven trappen die alleen voor personeel zijn bestemd, die niet tot de in artikel 7.02 voorgeschreven uitgangen behoren en die slechts twee dekken met elkaar verbinden, niet in een schacht te zijn gelegen.

5. Schachten van trappen moeten in directe verbinding staan met gangen of buitendecken. Automatisch sluitende deuren mogen onder normale omstandigheden open blijven staan.

Artikel 9.03. Ruimten met verhoogd brandrisico

Ruimten met verhoogd brandrisico, zoals keukens, kapsalons en parfumerieën, moeten zijn omgeven door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

Artikel 9.04. Materialen

1. Verven, lakken en andere oppervlaktebehandelingsmaterialen, alsmede materialen voor bekleding en isolatie van ruimten moeten moeilijk ontvlambaar zijn. In geval van brand mogen zij geen gevaarlijke hoeveelheid rook of giftig gas ontwikkelen.

2. Deurkrukken en deursloten moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij bij brand lang genoeg kunnen blijven functioneren.

Artikel 9.05. Onderverdeling van gangen

Gangen met een lengte van meer dan 40 m moeten op afstanden van ten hoogste 40 m door brandvertragende scheidingswanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren zijn onderverdeeld. Deze deuren mogen onder normale omstandigheden open blijven staan.

Artikel 9.06. Machinekamers en autoruimen

Machinekamers en autoruimen, die direct aan passagiers- of bemanningsruimten grenzen, moeten van deze ruimten zijn gescheiden door schotten en dekken van de klasse A-30 zoals omschreven in hoofdstuk A van bijlage IV, behorende bij het Schepenbesluit. Indien een machinekamer is voorzien van een vast ingebouwde HALON-blusinstallatie van voldoende capaciteit kan het hoofd van de scheepvaartinspectie een lichtere isolatie toestaan.

Artikel 9.07. Ventilatiesystemen

1. Installaties voor luchtbehandeling en ventilatie dienen zodanig te zijn uitgevoerd, dat uitbreiding van brand door deze systemen wordt voorkomen.

Ventilatiesystemen voor machinekamers, keukens en andere ruimten met verhoogd brandrisico mogen niet in verbinding staan met andere ruimten voor bemanning en passagiers.

Openingen voor toe- of afvoer van de lucht moeten kunnen worden gesloten.

2. Doorlopende luchtkanalen moeten op afstanden van ten hoogste 40 m door brandkleppen worden onderbroken.

3. Indien leidingen voor luchtbehandeling en ventilatie door scheidingswanden van trappenschachten of door schotten van machinekamers of autoruimen worden gevoerd, moeten zij ter plaatse van die wanden of schotten van brandkleppen zijn voorzien.

4. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie voorschrijven dat de brandkleppen automatisch moeten kunnen sluiten, indien de luchttemperatuur in de leiding 70°C of meer bedraagt.

5. Vast ingebouwde ventilatoren moeten vanuit een centraal punt buiten de machinekamer kunnen worden afgezet.

Artikel 9.08. Brandmeldinstallatie

In alle hutten en verblijfsruimten voor passagiers en bemanning, alsmede in machinekamers en autoruimen, moet een doelmatige brandmeldinstallatie zijn aangebracht. De aanwezigheid van een brand, alsmede de plaats daarvan moeten automatisch kunnen worden gemeld in het stuurhuis en op een permanent door scheepspersoneel bezette plaats. Ruimten die geen enkel brandrisico kunnen veroorzaken, behoeven niet op dat systeem te zijn aangesloten. Voor schepen, geen hotelschepen zijnde, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie het achterwege laten van een brandmeldinstallatie toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel aldus de veiligheid van het schip en de opvarenden niet nadelig wordt beïnvloed.

Artikel 9.09. Brandbluspompen en -leidingen

1. Elk schip moet van tenminste twee brandbluspompen, een hoofdbrandblusleiding alsmede de nodige brandkranen en brandslangen zijn voorzien.

2. Eén van de brandbluspompen moet buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en onafhankelijk van de hoofdmachinekamersystemen kunnen functioneren. Dit mag een draagbare motorpomp zijn.

3. De brandbluspompen moeten een motoraandrijving hebben. Zij mogen niet voor het aanvaringsschot zijn opgesteld.

4. De blusinstallatie moet zodanig zijn uitgevoerd en een zodanige capaciteit hebben, dat elke willekeurige plaats aan boord kan worden bestreken door tenminste twee stralen water, niet afkomstig van dezelfde brandkraan, waarbij voor elk slechts één slanglengte van ten hoogste 20 m mag worden aangenomen.

5. De installatie moet zowel aan stuurboord- als ook aan bakboordzijde van een genormaliseerde en duidelijk gemarkeerde walaansluiting zijn voorzien.

6. Algemene dienstpompen, dekwaspompen en dekwasleidingen mogen, indien zij daartoe geschikt zijn, deel van de blusinstallatie zijn.

Voor kleine schepen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie niet toepassing van regelen van dit artikel toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.

Artikel 9.10. Vaste brandblusinstallatie van autoruimen

Autoruimen en overdekte autodekken moeten van een vaste brandblusinstallatie zijn voorzien. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie voorschrijven dat deze installatie bij brand automatisch in werking moet kunnen treden.

Artikel 9.11. Draagbare blustoestellen

1. Naast de in artikel 7.03, eerste lid, van bijlage II voorgeschreven blustoestellen moeten bovendien de volgende draagbare blustoestellen aan boord aanwezig zijn:

- a. in salons, eetzalen en soortgelijke ruimten voor elke 100 m² vloeroppervlakte of deel daarvan een blustoestel;
- b. in verbindingsgangen, portalen en trappenschachten van hotelschepen per tien passagiershutten of minder een blustoestel.

2. De in het eerste lid onder a bedoelde blustoestellen moeten zich in de nabijheid van de ingangdeuren bevinden.

De in het eerste lid onder b bedoelde blustoestellen moeten zodanig zijn verdeeld en geplaatst, dat bij een brandhaard op elke willekeurige plaats steeds tenminste een blustoestel onmiddellijk beschikbaar is.

3. De in het eerste lid voorgeschreven blustoestellen moeten een blusmiddel bevatten dat voor branden in besloten ruimten geschikt is. Zij moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.03, tweede, derde en vierde lid, van bijlage II.

HOOFDSTUK 10. NADERE REGELEN

Artikel 10.01. Verlichting

Voor de verlichting zijn slechts elektrische installaties toegestaan.

De toegang tot het schip moet steeds voldoende kunnen worden verlicht.

Artikel 10.02. Elektrische installatie

Tenminste één maal per drie jaren moeten de isolatie en de aarding van de elektrische installaties worden beproefd. De verklaringen betreffende deze beproevingen moeten zich aan boord bevinden.

Artikel 10.03. Noodkrachtinstallatie

1. Er moet een elektrische noodkrachtinstallatie aanwezig zijn. Op schepen met een lengte L_{wl} van 25 m of meer moet de noodkrachtbron buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en moet zij door brandvertragende waterdichte schotten zijn omgeven. Op schepen met een lengte L_{wl} van minder dan 25 m mag de noodkrachtbron in de machinekamer, mits zo hoog mogelijk, zijn opgesteld. De installatie moet overigens voldoen aan de regelen van artikel 6.17 van bijlage II.

2. Een voldoende noodverlichting moet voor tenminste de volgende plaatsen en ruimten aanwezig zijn:

- a. de plaatsen waar gemeenschappelijke reddingmiddelen worden bewaard en waar zij normaal voor het gebruik worden gereedgemaakt;
- b. uitgangen, verbindingsgangen en trappen van passagiers- en bemanningsverblijven;
- c. de vluchtwegmarkeringen;
- d. de machinekamers en hun uitgangen;
- e. het stuurhuis;
- f. de ruimte voor de noodkrachtbron;
- g. de plaatsen waar zich brandbluspompen en blustoestellen bevinden;
- h. de ruimten waar de passagiers en de bemanning zich in noodgevallen verzamelen.

Artikel 10.04. Interne communicatie

Indien er geen direct contact mogelijk is tussen enerzijds het stuurhuis en anderzijds de bemanningsverblijven, de bedrijfsruimten, alsmede het voor- en achterschip, moeten installaties voor het overbrengen van berichten, die een snelle en betrouwbare verbinding mogelijk maken, aanwezig zijn.

Artikel 10.05. Luidsprekers

Op schepen met een lengte L_{wl} van 35 m of meer, alsmede op schepen die zijn toegelaten voor het vervoer van meer dan 60 passagiers, moeten luidsprekers aanwezig zijn waarmee alle passagiers kunnen worden bereikt.

Artikel 10.06. Radiotelefonie-installatie

Op hotelschepen alsmede op schepen in zone 2 moet een radiotelefonie-installatie aanwezig zijn waardoor gesprekken in het openbare verkeer mogelijk zijn.

Artikel 10.07. Algemene alarminstallatie

1. Op hotelschepen moet een algemene alarminstallatie aanwezig zijn. Deze installatie moet afzonderlijk de bemanning en de passagiers kunnen alarmeren. Zij moet voldoen aan de regelen van het tweede, derde en vierde lid.

2. Het alarm voor de scheepsleiding en bemanning mag alleen in de ruimten voor de scheepsleiding en bemanning kunnen worden gegeven. Het moet door de scheepsleiding kunnen worden afgezet. Het alarm moet tenminste op de volgende plaatsen kunnen worden ingeschakeld:

- a. in iedere hut;
- b. in gangen, portalen, liften en trappenschachten op zodanige afstanden dat steeds binnen 10 m een schakelaar bereikbaar is met dien verstande dat er niet minder dan een schakelaar per waterdichte afdeling is;
- c. in verblijfsruimten, zoals salons en eetzaal;
- d. in machinekamers, keukens en andere ruimten met verhoogd brandrisico.

3. Het alarm voor de passagiers moet duidelijk en herkenbaar in de voor passagiers toegankelijke ruimten kunnen worden waargenomen. Het moet in het stuurhuis en op een permanent door scheepspersoneel bezette plaats kunnen worden ingeschakeld.

4. De alarmschakelaars moeten tegen ongewild gebruik zijn beschermd. De alarminstallatie moet door twee van elkaar onafhankelijke krachtbronnen kunnen worden gevoed. Een van deze krachtbronnen moet de noodkrachtbron zijn. Bij het uitvallen van de hoofdkrachtbron moet de alarminstallatie automatisch op de noodkrachtbron worden omgeschakeld.

Artikel 10.08. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers

1. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een veiligheidsrol met instructies voor de bemanning in geval van lekken, brand, man-over-boord en evacuatie aanwezig zijn.

2. Bij de veiligheidsrol behoort een veiligheidsplan waarop duidelijk en overzichtelijk de plaats en eventueel het aantal zijn aangegeven van onder anderen:

- reddingmiddelen en veiligheidsuitrusting,
- waterdichte deuren benedendeks en hun bedieningsplaatsen,
- brandkleppen in luchtleidingen,
- branddeuren,
- alarminstallaties,
- brandmeldsysteem,
- brandblusinstallaties en blustoestellen,
- verbandkist,
- vluchtwegen en vluchtuitgangen,
- noodkrachtbron,
- schakelaars van ventilatiesystemen,
- walaansluitingen,
- afsluiters van de brandstoftoevoerleidingen,
- vloeibaargasinstallaties,
- luidsprekerinstallaties,
- radiotelefonieinstallaties.

3. De veiligheidsrol en het veiligheidsplan moeten op geschikte plaatsen zijn opgehangen.

4. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een vluchtwegenplan ten behoeve van de passagiers op geschikte plaatsen zijn opgehangen.

5. In elke passagiershut moeten de nodige instructies voor het gedrag bij alarm, brand, zinken en evacuatie aanwezig zijn. Deze instructies moeten ook mededelingen betreffende plaats en zonodig het gebruik van de reddingmiddelen bevatten.

Artikel 10.09. Uitrusting

Naast de in bijlage II voorgeschreven uitrusting moeten schepen in zone 2 de volgende uitrusting aan boord hebben:

- a. een gecompenseerd kompas;
- b. bijgewerkte zeekaarten van de gebieden waar het schip vaart;
- c. geschikte middelen voor het kaartpassen;
- d. geschikte middelen voor het bepalen van de waterdiepte;
- e. een zoeklicht indien ook na zonsondergang wordt gevaren;
- f. een radio-ontvanger waarmee de weerberichten kunnen worden ontvangen.

Artikel 10.10. Ankergeroi

1. Passagiersschepen moeten zijn uitgerust met twee boegankers en, indien hun lengte meer dan 86 m bedraagt, met een hekanker.

2. Het gewicht van de ankers wordt bepaald volgens de regelen van artikel 7.01, eerste en tweede lid, van bijlage II met dien verstande dat:

- a. voor de vaststelling van de coëfficiënt C in plaats van het laadvermogen de totale waterverplaatsing moet worden genomen en
- b. de waarde van P wordt verhoogd met 4. A waarin A betekent het frontale windvangend oppervlak in m².

HOOFDSTUK 11. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 11.01. Toepassing van de regelen van bijlage II

Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen is het bepaalde in de artikelen 36 t/m 41 van het besluit van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11.02. Tabel

In kolom 1 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen van toepassing op bestaande schepen uiterlijk na vijf jaren te

rekenen vanaf de datum van het eerste onderzoek, overeenkomstig het bepaalde in artikel 43 van het besluit.

In kolom 2 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen niet van toepassing op bestaande schepen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 42 van het besluit.

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	artikel	lid	artikel	lid
2. Waterdichte indeling van het schip			2.01 2.02	zie art. 11.03 zie art. 11.03
3. Regelen betreffende de schotten	3.01 3.02 3.03	2 1, 2 1	3.01 3.02 3.03 3.04	1, zie art. 11.04 3, 4, zie art. 11.04 2, 3, zie art. 11.04
4. Stabiliteit	4.01 4.02 4.03 4.04 4.05	1, 2, 3, 4 1, 2, 3, 4, 5 1, 2 1, 2, 3	4.06	zie art. 11.05
5. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken	5.01 5.02 5.03 5.04	1, 2		
6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers	6.01	1, 2, 3, 4		zie art. 11.07
7. Bijzondere voorzieningen voor passagiers	7.01 7.03 7.04	2 1, 2 zie art. 11.08	7.02	1, 2, 3, zie art. 11.07
8. Reddingmiddelen	8.04			zie art. 11.06
9. Brandbescherming en brandbestrijding	9.01 9.02 9.03 9.04 9.05 9.06 9.07 9.08 9.09 9.10	1, 2, 3 1, 2, 3, 4, 5 1, 2 1, 2, 3, 4, 5 1, 2, 3, 4 5, 6		
10. Nadere regelen	10.03 10.07	1, 2 1, 2, 3, 4	10.10	1, 2

Artikel 11.03. Waterdichte indeling

1. Niet toepassing van hoofdstuk 2 wordt alleen toegestaan voor bestaande hotelschepen met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan $40 + (L_{wi}-25) \times 2$, alsmede voor overige bestaande passagiersschepen met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan $175 + (L_{wi}-25) \times 3$, indien zij in de zones 2 of 3 varen, ofwel minder dan $375 + (L_{wi}-25) \times 3$, indien zij in de zone 4 varen.

2. Bestaande schepen die buiten de in het eerste lid bedoelde categorieën vallen, moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van hoofdstuk 2 voldoen.

Artikel 11.04. Regelen betreffende de schotten

Niet toepassing van de artikelen 3.01, eerste lid, 3.02, derde en vierde lid, en 3.03, tweede en derde lid wordt alleen toegestaan voor bestaande schepen als bedoeld in artikel 11.03, eerste lid. Andere bestaande schepen moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van de genoemde artikelen voldoen.

Artikel 11.05. Stabiliteit in lekke toestand

Niet toepassing van artikel 4.06 wordt alleen toegestaan voor bestaande schepen als bedoeld in artikel 11.03, eerste lid. Andere bestaande schepen moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van artikel 4.06 voldoen. Het wordt voor deze schepen toegestaan de voldoende stabiliteit in lekke toestand ook op andere wijze aan te tonen.

Artikel 11.06. Reddingmiddelen

Op bestaande schepen moeten de aantallen reddingmiddelen zoals voorgeschreven in hoofdstuk 8 binnen één jaar na de datum van het eerste onderzoek aan boord aanwezig zijn.

Aan de regelen betreffende de uitvoering en eigenschappen van de reddingmiddelen behoeft op bestaande schepen alleen te worden voldaan bij aanvulling of vernieuwing van de oorspronkelijk aan boord zijnde reddingmiddelen.

Voor de bijboot gelden echter de overgangsbepalingen volgens artikel 11.02 van deze bijlage en artikel 13.01 van bijlage II.

Artikel 11.07. Ten hoogste toegestane aantal passagiers

Indien op bestaande schepen niet aan de regelen van artikel 7.02, eerste en tweede lid, wordt voldaan, kan het hoofd van de scheepvaartin-spectie het ten hoogste toegestane aantal passagiers op het schip ofwel in de betrokken ruimte beperken.

Artikel 11.08. Vluchtwegmarkering

Op bestaande schepen moeten de vluchtwegmarkeringen, bedoeld in artikel 7.04, binnen één jaar na de datum van het eerste onderzoek zijn aangebracht.

De noodverlichting moet aanwezig zijn zodra de noodkrachtinstallatie, bedoeld in artikel 10.03, voorhanden is.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning

BIJLAGE IV VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

REGELEN MET BETREKKING TOT ARBEID AAN BOORD VAN VRACHTSCHEPEN, SLEEPBOTEN, DUWBOTEN EN PASSAGIERSSCHEPEN

§ 1. *Werkingsfeer*

Artikel 1

Deze bijlage is niet van toepassing ten aanzien van bemanningsleden die niet onder gezag van een ander arbeid verrichten.

§ 2. *Het voorkomen van ongevallen en van schade aan de gezondheid*

Artikel 2

De plaats waar de arbeid moet worden verricht, moet daartoe voldoende ruimte bieden, tenzij een zeer enge begrenzing van die plaats onvermijdelijk is en de werkzaamheden niet elders kunnen worden uitgevoerd.

Artikel 3

1. Wanneer een schip aan een kade of langs zij een ander schip gemeerd ligt, moet een veilige loopplank of dergelijke inrichting ter beschikking staan van de werknemers om zich naar en van boord te begeven, tenzij de omstandigheden zodanig zijn, dat zij dit kunnen doen zonder bijzondere hulpmiddelen en zonder onnodig aan gevaar te zijn blootgesteld.

2. De in het eerste lid bedoelde loopplank of dergelijke inrichting moet, indien werknemers zich ten behoeve van het verrichten van werkzaamheden aan of van boord moeten begeven, zo nodig door een doelmatige en veilige kunstverlichting zijn verlicht.

Artikel 4

Wanneer werknemers werkzaamheden moeten verrichten in ruimen, moeten veilige toegangsmiddelen tot hun beschikking staan.

Artikel 5

Een verplaatsbare ladder die als toegang dient tot een ruim, moet aan de bovenkant voorzien zijn van haken of van andere middelen waarmee hij stevig kan worden vastgezet.

§ 3. *De veiligheid van machines, toestellen en andere middelen*

Artikel 6

Krachtwerktuigen, drijfwerken, toestellen en werktuigen met hun toebehoren moeten, onverminderd hetgeen overigens in deze bijlage is bepaald, in zodanige staat van onderhoud verkeren, dat zij daardoor geen gevaar kunnen veroorzaken.

Artikel 7

Een buis of een reservoir, waarin zich hete vloeistoffen, gassen of dampen bevinden, moet in goede staat van onderhoud verkeren.

Artikel 8

Staalkabels en touwwerk moeten in goede staat van onderhoud verkeren.

Artikel 9

1. Kettingwerk moet, voor zover het in verband met de aard van het gebruik bij breuk of vervorming gevaar kan opleveren, in goede staat van onderhoud verkeren.

2. Voor de toepassing van het in het eerste lid van dit artikel bepaalde wordt onder «kettingwerk» verstaan: kettingen, schalmen, sluitings, haken, ringen, wartels, oogbouten en dergelijke, afzonderlijk of als samenstel.

Artikel 10

Handgereedschap moet voldoen aan de eis van goed en veilig werk en in zodanige staat van onderhoud verkeren, dat het geen gevaar kan opleveren.

§ 4. Het veilig werken

Artikel 11

Onverminderd het overigens in deze bijlage bepaalde moet het verplaatsen van goederen met inachtneming van de nodige veiligheidsmaatregelen geschieden.

Artikel 12

1. Een werknemer mag voorzieningen die zijn aangebracht ter voldoening van hetgeen ter bevordering van de veiligheid is voorgeschreven, niet wegnemen of verplaatsen, tenzij

- a. hij daartoe behoorlijk is gemachtigd of
- b. het uitvoeren der werkzaamheden hiertoe noodzaakt.

2. In het in het eerste lid, onder b. bedoelde geval moeten de voorzieningen weer worden aangebracht onmiddellijk na afloop van de tijd gedurende welke het wegnemen noodzakelijk was.

Artikel 13

Voor zover zulks voor de veiligheid van de werknemers nodig is, moeten dekken en andere plaatsen waar arbeid wordt verricht, behoorlijk zijn opgeklaard en vrijgehouden van alles wat tot glijden, struikelen of vallen aanleiding kan geven.

Artikel 14

Bij gladheid moeten maatregelen worden genomen om uitglijden zoveel mogelijk te voorkomen.

Artikel 15

1. Toegangsmiddelen moeten veilig zijn opgesteld of bevestigd.

2. Voor het vervoer van een last tussen het schip en de wal mag geen gebruik worden gemaakt van steekwagens (handwagens) indien de helling van de stelling zo groot is, dat zij gevaar oplevert, terwijl ook overigens de helling van stellingen, loopplanken en kruiplanken niet groter mag zijn dan een veilig gebruik toelaat.

Artikel 16

Bij aanwezigheid van deklast moeten zo nodig doeltreffende maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat personen of voorwerpen in de ruimen of overboord vallen.

Indien passage over de deklast noodzakelijk is, moeten maatregelen zijn genomen die gevaar voor vallen en eventueel ander gevaar zoveel mogelijk voorkomen.

Artikel 17

1. Het bedienen van krachtwerktuigen en het geven van signalen aan degenen die dergelijke werktuigen bedienen, mogen slechts geschieden door personen die met deze arbeid vertrouwd zijn.

2. Tijdens het verrichten van onderhouds- of herstellingswerkzaamheden aan of nabij een krachtwerktuig, toestel of werktuig moet, indien voor hem die de werkzaamheden verricht, gevaar zou kunnen ontstaan, de inrichting buiten gebruik zijn gesteld en het gevaar voor het in aanraking komen met onder spanning staande delen zijn voorkomen.

3. Het opleggen of afnemen van drijfriemen, kabels, snaren of kettingen moet geschieden bij stilstand van het drijfwerk, tenzij de omstandigheden zulks onmogelijk maken, in welk geval het opleggen of afnemen moet plaatsvinden met toepassing van doelmatige hulpmiddelen en door personen die met die werkzaamheden vertrouwd zijn.

Artikel 18

Doeltreffende maatregelen moeten worden genomen om te verhinderen dat de afgewerkte stoom enig deel van de plaats waar een werknemer werkzaam is, verduistert.

Artikel 19

Bij luikhoofden moet voldoende vrije ruimte worden gelaten om de toegangsmiddelen tot het ruim te kunnen bereiken.

Artikel 20

Indien in een ruim of aan een dek laad- of losarbeid wordt verricht, mag in de nabijheid daarvan geen andere arbeid worden verricht, die voor de personen die de laad- of losarbeid verrichten, gevaar kan opleveren.

Artikel 21

Vloeren, trappen, ladders, loop-, glij- en kruiplanken mogen niet zwaarder worden belast dan een veilig gebruik toelaat.

Artikel 22

Het optreden van schadelijke of hinderlijke dampen of gassen of van schadelijk of hinderlijk stof moet op plaatsen waar werknemers moeten verblijven, zoveel mogelijk worden voorkomen.

Artikel 23

1. Een werknemer die bij zijn arbeid blootstaat aan één der hieronder genoemde voor de gezondheid schadelijke invloeden, moet zo nodig de beschikking hebben over de daarbij aangegeven middelen:

a. tegen aanraking van de huid door daarop schadelijk inwerkende of daarin doordringende stoffen: doelmatige bedekking van de huid;

b. tegen inademing van vergiftige of bijtende dampen, gassen, rook, nevels of van stof: doelmatige ademhalingstoestellen, helmen of respiratoren en

c. tegen de schadelijke werking van gasvormige, vloeibare of vaste stoffen die bijtend zijn of een hoge of lage temperatuur hebben: doelmatige kleding en beschermingsmiddelen voor de ogen en onbeschermdde huid.

2. De in het eerste lid bedoelde middelen moeten bij de daar bedoelde arbeid door de werknemers op doeltreffende wijze worden gedragen, gebruikt en toegepast.

3. De in het eerste lid bedoelde middelen moeten rein worden gehouden en zo nodig worden ontsmet.

Artikel 24

Bij het verplaatsen van ontplofbare of licht ontvlambare stoffen mag niet worden gerookt, noch op andere wijze open vuur aanwezig zijn, behoudens op plaatsen waar zulks geen gevaar kan meebrengen.

Artikel 25

1. Flessen, kannen, kruiken, bussen en fusten, waarin zich, blijkens een daarop vermelde aanduiding, vloeibare of vaste stoffen bevinden met bijtende of andere op de huid of ogen schadelijk inwerkende eigenschappen, zoals zoutzuur, zwavelzuur, salpeterzuur, carbol, causticsoda en peroxyden, moeten zodanig worden verplaatst en bewaard dat de daaraan verbonden gevaren zoveel mogelijk zijn voorkomen.

2. De in het eerste lid bedoelde flessen, kannen en kruiken mogen, voor zover zij blijkens een daarop vermelde aanduiding sterke zuren, logen of andere gevaarlijke vloeistoffen bevatten, niet worden gestapeld, tenzij de bekleding zodanig is, dat breuk ten gevolge van het stapelen niet behoeft te worden gevreesd.

3. Indien flessen, kannen of kruiken, als bedoeld in het tweede lid, niet of onvoldoende door manden of op andere wijze zijn beschut, moeten zodanige voorzorgsmaatregelen zijn genomen, dat het breken der flessen, kannen of kruiken en het wegvloeien van de inhoud zoveel mogelijk is voorkomen.

Artikel 26

1. Flessen of andere vaten, waarin gassen onder hogere druk dan die van de dampkring in samengeperste, tot vloeistof verdichte of in opgeloste toestand zijn verzameld, mogen niet onnodig aan verwarming of sterke afkoeling zijn blootgesteld.

2. Flessen of vaten, als bedoeld in het eerste lid, moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij niet kunnen omvallen.

3. Het verplaatsen van flessen of vaten, als bedoeld in het eerste lid, moet zodanig geschieden, dat vallen of stoten zoveel mogelijk is voorkomen.

Artikel 27

1. Indien kan worden vermoed dat bij verblijf in een besloten ruimte gevaar bestaat voor verstikking of bedwelming door gas of damp, doch daaromtrent geen zekerheid bestaat, mag een werknemer zich niet in die ruimte begeven, alvorens uit een onderzoek is gebleken of gevaar aanwezig is.

2. Indien bij verblijf in een besloten ruimte gevaar voor verstikking of bedwelming door gas of damp aanwezig is, mag een werknemer zich daarin slechts begeven, indien het voor inademing geschikt maken of worden der lucht naar redelijkheid niet kan worden afgewacht. In zodanig geval moet de werknemer een doeltreffend masker dragen, terwijl voldoende personen aanwezig moeten zijn, die hulp kunnen bieden en daartoe de beschikking hebben over doelmatige redding- en beveiligingsmiddelen.

Artikel 28

Aan werknemers die arbeid verrichten, waarbij het drinken van andere alcoholvrije drank dan water noodzakelijk is ter voorkoming van schade aan de gezondheid, moet die drank in voldoende hoeveelheid op doelmatige wijze worden verstrekt.

§ 5. Aanduiding van het gewicht op zware voorwerpen

Artikel 29

1. Stukken of voorwerpen, die ten minste 1000 kilogram bruto wegen en die met een schip worden vervoerd, moeten aan de buitenzijde op een duidelijke en duurzame wijze zijn voorzien van een aanduiding van het gewicht van die stukken of voorwerpen.

2. Bij het vervoer van stukken of voorwerpen, als bedoeld in het eerste lid mag, in plaats van het gewicht, zo nauwkeurig mogelijk het gewicht bij benadering worden aangeduid:

a. indien de aard, samenstelling of afmeting van het stuk of voorwerp een beletsel vormt om het juiste gewicht te bepalen of

b. indien het gewicht tengevolge van klimaatsinvloeden aan aanmerkelijke verandering onderhevig is.

§ 6. Het verschaffen van hulp bij ongevallen

Artikel 30

1. De inhoud van de op een schip aanwezige verbandtrommel moet zodanig worden bewaard dat deze tegen verontreiniging is beschermd en dat er te allen tijde over kan worden beschikt.

2. Aan boord van een schip moeten één of meer handleidingen waarin de bij ongevallen of aan drenkelingen te verlenen hulp op licht begrijpelijke wijze is beschreven en voor zover nodig door afbeeldingen is verduidelijkt, op zodanige plaats aanwezig zijn dat de werknemers daarvan gemakkelijk kennis kunnen nemen.

Artikel 31

De voorgeschreven reddingmiddelen moeten in goede staat van onderhoud verkeren.

Artikel 32

1. Sanitaire installaties moeten rein worden gehouden.
2. Verblijven, alsmede het daarin aanwezige meubilair, moeten in goede staat van onderhoud verkeren.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning

TOELICHTING BIJ BIJLAGE I VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

Deze bijlage geeft de zone-indeling van de waterwegen in Nederland, België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk en Italië en is gebaseerd op bijlage I van de EEG-richtlijn, nr. 82/714 EEG.

Teneinde de leesbaarheid te verbeteren werden de waterwegen van de verschillende zones per land samengevoegd.

De namen van enkele Nederlandse waterwegen werden in overeenstemming gebracht met de naamgeving, zoals die wordt gebruikt in de versie van januari 1983 van de «Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart», uitgegeven door de Dienst Verkeerskunde van de Rijkswaterstaat.

Er zijn geen Nederlandse waterwegen in zone 1 geklasseerd.

De waterwegen van zone 2 zijn de ruime wateren waar maritieme omstandigheden kunnen heersen. De Rijn, Waal en Lek vallen in zone 3. De waterwegen met een daarmee vergelijkbaar karakter zijn eveneens in zone 3 ondergebracht. Zone 4 omvat de waterwegen die niet in de zones 2 en 3 vallen.

TOELICHTING BIJ BIJLAGE II VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

Algemeen

Deze bijlage bevat alle technische regelen waaraan vrachtschepen, sleepboten en duwbotten moeten voldoen teneinde voor de afgifte van een certificaat in aanmerking te kunnen komen. In deze bijlage zijn eveneens de nader gedetailleerde overgangsbepalingen voor de afzonderlijke regelen opgenomen.

De technische regelen zijn gebaseerd op bijlage II van richtlijn 82/714/EEG, waarin de minimale technische voorschriften voor schepen die op de waterwegen van de zones 1, 2, 3 en 4 varen, zijn opgenomen.

Teneinde verwarring bij latere wijzigingen van de richtlijn en bij vergelijking met de overeenkomstige regelen van de andere lidstaten te vermijden, werd de indeling in hoofdstukken en artikelen van bijlage II van de richtlijn overgenomen. Deze indeling komt bovendien in grote lijnen overeen met die van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476), hetgeen een voordeel voor de gebruiker zal zijn. Beide regelingen zullen bij de bouw van en het toezicht op schepen veelal naast elkaar worden gebruikt.

De tekst van deze bijlage is grotendeels gelijk aan die van bijlage II van de eerder genoemde richtlijn. In sommige gevallen is de tekst enigszins gewijzigd, omdat in de Nederlandse versie van de richtlijn voor de binnenvaart of de regelgeving minder gangbare uitdrukkingen voorkomen.

Enkele regelen zijn aangepast aan de technische ontwikkelingen en vernieuwde inzichten op het gebied van de veiligheidstechniek, zoals die ook gedurende de laatste jaren in de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart tot uiting kwamen. Bovendien is een aantal wijzigingen het resultaat van het met de in belangrijke mate betrokken organisaties gevoerde overleg.

De intentie en het veiligheidsniveau van de voorschriften van bijlage II van de richtlijn werden echter niet door de wijzigingen aangetast.

Bij de hoofdstuksgewijze toelichting worden de belangrijkste afwijkingen van bijlage II van de richtlijn genoemd.

Aan het slot van deze toelichting wordt in een vergelijkend overzicht aangegeven in welke artikelen de verschillende artikelen van bijlage II van de richtlijn zijn verwerkt.

Hoofdstuk 2

Artikel 2.02, eerste lid, is aangevuld met een nadere omschrijving van het begrip «voldoende sterk», zoals die ook in het kader van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt gebruikt.

Artikel 2.04 is aangevuld met nadere regelen betreffende de grootte van de lekbak onder oliekachels.

Artikel 2.04, tweede lid, is aangepast aan de laatste versie van deze regel in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (resolutie 84-I-26).

Artikel 2.04, zesde lid, bevat de regel van artikel 2.04.5, onder f, van bijlage II van de richtlijn, alwaar het ten onrechte is opgenomen. Deze regel heeft namelijk geen betrekking op centrale verwarmingsapparaten, maar staat op zichzelf.

Hoofdstuk 3

Artikel 3.13.5 van bijlage II van de richtlijn werd hier niet opgenomen, omdat dit een regel bevat, die in hoofdstuk 13 «Overgangsbepalingen» is vastgelegd.

Hoofdstuk 5

Artikel 5.05, achtste lid, is aangevuld met de ontheffing voor leidingen van vloeibaar-gasinstallaties voor huishoudelijk gebruik. Het ligt voor de hand dat dergelijke leidingen in de verblijven moeten worden toegestaan.

Hoofdstuk 6

De tekst van hoofdstuk 6 van bijlage II van de richtlijn is vervangen door de tekst van het nieuwe hoofdstuk 6 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, zoals die werd vastgesteld bij protocol 1983-II-32 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

De tekst van hoofdstuk 6 van bijlage II van de richtlijn was indertijd overgenomen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn uit 1976 en beantwoordt niet meer aan de huidige inzichten.

Hoofdstuk 7

Artikel 7.01 is een nadere uitwerking van het algemeen gestelde artikel 7.01 van bijlage II van de richtlijn. De regelen komen nagenoeg overeen met die van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. In het dertiende lid is een mogelijkheid geboden om aan schepen die alleen in zone 4 varen, lichtere eisen te stellen. Over het algemeen zullen dergelijke schepen zelfs zonder ankergerie veilig kunnen varen.

Artikel 7.02 is aangevuld met een dertiende lid, waarin voor onbemande schepen, zoals pontons, een mogelijkheid voor afwijkingen wordt geboden. Het is weinig zinvol om voor onbemande schepen uitrustingsstukken als verrekijker, scheepsroeper en dergelijke voor te schrijven.

Over het algemeen ontbreekt op die schepen zelfs een geschikte bergruimte voor deze voorwerpen.

Hoofdstuk 9

Artikel 9.01 is gelijk aan artikel 9.01 van bijlage II van de richtlijn en aan artikel 9.01 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Het artikel staat in direct verband met artikel 6.32 van het Binnenvaartpolitie-reglement (Stb. 1983, 682), waarvan het tweede lid bepaalt dat een schip slechts op radar mag varen indien zich twee nader in dat lid omschreven personen voortdurend in de stuurhut bevinden. Voor een schip waarvan de stuurstelling zodanig is ingericht, dat het voeren van het schip op radar door één persoon kan geschieden (dat wil zeggen een schip dat voldoet aan de regelen van hoofdstuk 9 van bijlage II van het onderhavige besluit) en die voldoet aan de daaromtrent vastgestelde voorschriften, behoeft de tweede persoon slechts aan boord beschikbaar te zijn. Een soortgelijke bepaling is opgenomen in artikel 6.32, tweede lid van het Rijnvaartpolitie-reglement (Stb. 1983, 389).

Artikel 9.05, derde lid, is aan de gangbare praktijk voor direct omkeerbare motoren aangepast.

Hoofdstuk 10

Artikel 10.05 biedt onder c de mogelijkheid een afwijking toe te staan voor Voith-Schneider- en roerpropellerinstallaties. Dit is nodig gebleken omdat de laatste jaren een toenemende belangstelling voor roerpropellers is waargenomen. Dergelijke installaties geven een zodanige verbetering van de bestuurbaarheid, dat een afwijking gerechtvaardigd kan zijn.

Hoofdstuk 11

In artikel 11.01, eerste lid, worden enkele specifieke begrippen van dit hoofdstuk nader omschreven.

Met de woorden «bestemd voor» wordt bedoeld aan te geven dat het gaat om een ruimte of plaats die vooraf bij de constructie van het schip een bepaalde bestemming heeft gekregen, dan wel achteraf door gebruik die bepaalde bestemming heeft gekregen. Indien een ruimte of plaats vooraf bij de constructie van het schip weliswaar een bestemming heeft gekregen als verblijf, maar achteraf door gebruik die bestemming heeft verloren, kan die ruimte of plaats niet meer als verblijf worden aangemerkt.

Artikel 11.12, zevende lid, is aan de technische ontwikkelingen aangepast.

Hoofdstuk 12

Artikel 12.01, tweede lid, is aan de gangbare praktijk aangepast. De maximaal toelaatbare waterverplaatsing is meestal een moeilijk controleerbare grootte. Het laadvermogen kan met behulp van de meetbrief eenvoudig worden vastgesteld.

Hoofdstuk 13

De tekst van hoofdstuk 13 van bijlage II van de richtlijn werd hier slechts gedeeltelijk opgenomen. De essentiële regelen zijn in het besluit zelf opgenomen, zodat in deze bijlage alleen de meer gedetailleerde regelen een plaats vinden.

Vergelijkend overzicht

Artikelen bijlage II van EEG-richtlijn
82/714/EEG

Opgenomen in

	artikel	van
Hoofdstuk 1	1	besluit
2.01 t/m 2.06	2.01 t/m 2.06	bijlage II
3.01 t/m 3.17	3.01 t/m 3.17	bijlage II
4.01 t/m 4.05	4.01 t/m 4.05	bijlage II
5.01 t/m 5.09	5.01 t/m 5.09	bijlage II
6.01	6.01	bijlage II
6.02	6.05	bijlage II
6.03	6.07	bijlage II
6.04	6.08	bijlage II
6.05	6.10	bijlage II
6.06	6.11	bijlage II
6.07	6.11	bijlage II
6.08	6.11	bijlage II
6.09	6.15	bijlage II
6.10	6.16	bijlage II
6.11	6.04	bijlage II
6.12	6.17	bijlage II

Artikelen bijlage II van EEG-richtlijn 82/714/EEG	Opgenomen in	
	artikel	van
7.01 t/m 7.05	7.01 t/m 7.05	bijlage II
8.01 t/m 8.15	8.01 t/m 8.15	bijlage II
9.01 t/m 9.10	9.01 t/m 9.10	bijlage II
10.01 t/m 10.06	10.01 t/m 10.06	bijlage II
11.01 t/m 11.21	11.01 t/m 11.21	bijlage II
12.01 t/m 12.04	12.01 t/m 12.04	bijlage II
13.01 a t/m c	36 t/m 39	besluit
13.01 d	46	besluit
13.01 e	13.01	bijlage II
13.03	13.04	bijlage II
13.04	36 en 40	besluit
13.05	13.05	bijlage II
tabel 1	13.01	bijlage II
tabel 2	13.01	bijlage II
14.01	5	besluit
14.02.1	22	besluit
14.02.2	5, 22 en 23	besluit
14.03	12	wet
14.04	18	besluit
14.05	16 en 17	besluit
14.06		ministeriële regeling
14.07		ministeriële regeling

TOELICHTING BIJ BIJLAGE III VAN HET BINNENSCHEPENBESLUIT

Algemeen

Deze bijlage bevat de technische regelen waaraan passagiersschepen moeten voldoen teneinde voor de afgifte van een certificaat in aanmerking te kunnen komen. De nader gedetailleerde overgangsbepalingen voor bestaande passagiersschepen zijn eveneens in deze bijlage opgenomen.

De technische regelen zijn in hoofdzaak gebaseerd op de regelen van hoofdstuk 11 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476). Enerzijds bevordert dit een zo uniform mogelijke behandeling van schepen voor de nationale vaart en schepen voor de Rijnvaart. Anderzijds zal de toepassing van die regelen naar verwachting niet tot grote problemen voor de reeds bestaande schepen in de nationale vaart leiden. Bij het tot stand komen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn werd onder andere gebruik gemaakt van de interne richtlijnen van de scheepvaartinspectie zoals die bij de beoordeling van passagiersschepen ingevolge de Wet van 23 april 1880, S.67, betreffende de openbare middelen van vervoer, met uitzondering der spoorwegdiensten, vóór 1976 werden gehanteerd. Daardoor voldoet een belangrijk deel van de bestaande schepen reeds aan de voornaamste regelen van deze bijlage.

In enkele artikelen van deze bijlage zijn voor de passagiersschepen die op de waterwegen van zone 2 varen bijzondere regelen opgenomen. In het belang van de veiligheid der passagiers worden deze extra eisen noodzakelijk geacht. Ook bij de keuringen ingevolge de Wet betreffende de openbare middelen van vervoer werden door de scheepvaartinspectie dergelijke eisen gesteld.

In de bijlage zijn de door Nederland in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voorgestelde veiligheidsverbeterende aanpassingen verwerkt. Deze voorstellen werden in de plenaire voorjaarszitting van 1984 te Straatsburg met resolutie 1984-I-27 aangenomen. Hiermee wordt bereikt dat de nationale regelgeving volledig aansluit op het nu geldende internationale veiligheidsniveau.

De volgorde der artikelen is nagenoeg gelijk aan die van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, zodat beide regelingen eenvoudig naast elkaar kunnen worden gebruikt.

Hoofdstuk 1

Dit hoofdstuk bevat naast enkele begripsbepalingen die alleen voor deze bijlage gelden, de regelen met betrekking tot de toepassing van bijlage II op passagiersschepen.

Dit is noodzakelijk om een herhaling van een groot deel der regelen van bijlage II in deze bijlage te voorkomen.

Hoofdstuk 2

De regelen met betrekking tot de waterdichte indeling van het schip zijn gelijk aan die voor de Rijnvaart. De schepen met een lengte van 25 m of meer moeten aan de zogenaamde eencompartiments standaard voldoen. Dit betekent, dat het schip na het vollopen van elk willekeurig compartiment voldoende reservedrijfvermogen en stabiliteit moet hebben.

Hoofdstuk 3

De regelen betreffende de waterdichte schotten zijn eveneens gelijk aan die voor de Rijnvaart.

Hoofdstuk 4

De stabiliteits-criteria wijken alleen met betrekking tot de aan te nemen specifieke winddruk voor zone 2 af van de Rijnregeling.

Hoofdstuk 5

Voor zone 2 is een groter vrijboord voorgeschreven dan voor de zones 3 en 4 en voor de Rijn.

Ook de veiligheidsafstand is voor de zones 2, 3 en 4 gedifferentieerd voorgeschreven.

In artikel 5.04 wordt de mogelijkheid geboden om in plaats van de voorgeschreven inzinkingsmerken een doorlopende markering op de scheepshuid aan te brengen. Deze markering werd voorheen door de scheepvaartinspectie voorgeschreven.

Hoofdstuk 6

De vaststelling van het ten hoogste toegestane aantal passagiers geschiedt op dezelfde wijze als in de Rijnregeling is voorgeschreven.

Hoofdstuk 7

Ook deze regelen zijn gelijk aan die voor de Rijnvaart.

Hoofdstuk 8

De regelen met betrekking tot de reddingmiddelen zijn voor een deel afhankelijk gesteld van de zone waarin het schip vaart. Op de ruime wateren, waar hulp bij ongevallen niet direct bij de hand is, zijn de eisen voor de aantallen der reddingmiddelen ten opzichte van de Rijnregeling verzwakt. Daarbij is aansluiting gezocht aan de voorheen door de scheepvaartinspectie gehanteerde interne richtlijnen.

Hoofdstuk 9

Naast de regelen zoals die voor de Rijnvaart gelden zijn in dit hoofdstuk bijzondere regelen voor de brandbescherming en brandbestrijding in autoruimen opgenomen. Schepen met autoruimen varen onder andere in de veerdiensten op de Westerschelde en de Waddenzee.

Hoofdstuk 10

De regelen van dit hoofdstuk zijn nagenoeg gelijk aan die voor de Rijnvaart. Waar nodig heeft een aanpassing plaatsgevonden aan de nationale situatie.

Hoofdstuk 11

De systematiek en de termijnen van de overgangsbepalingen zijn van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn overgenomen. Daarbij is rekening gehouden met de reeds eerder genoemde interne richtlijnen van de scheepvaartinspectie voor de nationale vaart.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466.

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
R. W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. de Koning