

915

Besluit van 15 december 1994, houdende wijziging van het 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 september 1994, nr. J 31 585/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Overwegende dat het wenselijk en noodzakelijk is het Binnenschepenbesluit uit te breiden met speciale, aanvullende technische regelen voor rijksvaartuigen en veerboten;

Gelet op de richtlijn nr. 76/135/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976, inzake wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PbEG L 21), zoals deze is gewijzigd bij richtlijn nr. 78/1016/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1978 (PbEG L 349);

Mede gelet op richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301), zoals deze dient te worden gelezen ingevolge de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, onderdeel a, 5, eerste en derde lid, 10, eerste lid, 13, eerste lid, 27, zevende lid, en 58, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

Gelet op artikel 24 van de Arbeidsomstandighedenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 11 oktober 1994, nr. W09.94.0514);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 december 1994, nr. J 32 337/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Binnenschepenbesluit¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

In artikel 1, eerste lid, wordt de punt aan het slot van onderdeel o gewijzigd in een puntkomma en worden de volgende onderdelen p, q en r toegevoegd:

p. rijksvaartuig: schip dat eigendom is van of gehuurd is door het Rijk en dat is gebouwd of bestemd om ten dienste van het Rijk te worden gebruikt voor de vaart op de binnenwateren, niet zijnde passagiersschepen of veerboten;

q. open rijksvaartuig: rijksvaartuig dat noch is voorzien van een gesloten opbouw, noch van een doorlopend dek;

r. veerboot: schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning alsook van voertuigen op meer dan twee wielen, en dat een bootdienst onderhoudt tussen twee of meer aanlegplaatsen gelegen aan

– de Dollard,

– de Eems,

– de Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of

– de Westerschelde en de zeemonding daarvan, met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds.

B

In artikel 1, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel p wordt de puntkomma achter «bemanning» vervangen door een komma en toegevoegd: niet zijnde een veerboot;.

2. Onderdeel bb komt te luiden:

bb. VBG: het Reglement voor het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG).

C

Na artikel 2 wordt een nieuw artikel 2a ingevoegd, luidende:

Artikel 2a

De categorieën van schepen, bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a, van de Binnenschepenwet zijn:

a. vrachtschepen, sleepboten en duwbotten, ongeacht de binnenwateren waarop zij zich bevinden; en

b. passagiersschepen, voor zover zij zich bevinden op de binnenwateren van de zones 3 en 4.

D

Artikel 3 wordt vervangen door:

Artikel 3

Bij dit besluit behoren zes 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 duwbotten; bijlage III technische regelen voor passagiersschepen; bijlage IV regelen met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwbotten, passagiersschepen, veerboten en rijksvaartuigen; bijlage V technische regelen voor veerboten; bijlage VI technische regelen voor rijksvaartuigen.

E

Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. Het hoofd van de scheepvaartinspectie geeft certificaten af voor:
 - a. vrachtschepen;
 - b. sleepboten en duwboten;
 - c. passagiersschepen;
 - d. veerboten; en
 - e. rijksvaartuigen.

F

Artikel 19 wordt vervangen door:

Artikel 19

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

G

In artikel 21, eerste lid, wordt de zinsnede «bijlagen II en III,» vervangen door: bijlagen II, III, V en VI,.

H

In artikel 23 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In eerste en tweede lid wordt achter het woord «passagiersschip» toegevoegd: of een veerboot.
2. In het derde lid wordt de zinsnede «sleepboten en duwboten» vervangen door: sleepboten, duwboten en rijksvaartuigen.

I

In artikel 24, derde lid, wordt achter het woord «passagiersschip» toegevoegd: of een veerboot.

J

In artikel 25, vierde lid, wordt achter het woord «passagiersschip» toegevoegd: of een veerboot.

K

In de aanhef van artikel 26 wordt de zinsnede «duwboten en passagiersschepen» vervangen door: duwboten, passagiersschepen, veerboten en rijksvaartuigen.

L

In artikel 27 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «een duwboot of een passagiersschip» vervangen door: een duwboot, een passagiersschip, een veerboot of een rijksvaartuig;

2. In het vijfde lid wordt het woord «teboekgesteld» vervangen door: teboekstaand.

M

In artikel 28 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op veerboten, met dien verstande dat de erkenning voor de in artikel 1, eerste lid, onder r, genoemde wateren van zone 2 slechts geldt, indien het schip tevens voldoet aan de desbetreffende regelen van bijlage V.

N

In artikel 29, eerste lid, wordt het woord «teboekgesteld» vervangen door: teboekstaand.

O

In artikel 36 wordt de puntkomma aan het slot van de aanhef gewijzigd in een dubbele punt.

P

In artikel 42 wordt in het eerste, tweede en derde lid achter het woord «passagiersschepen» toegevoegd: en veerboten.

Q

In artikel 43 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Achter het woord «passagiersschepen» wordt een zinsnede toegevoegd, luidende: en veerboten.

2. De zinsnede «, bedoeld in artikel 34,» komt te vervallen.

ARTIKEL II

In de bijlagen bij het Binnenschepenbesluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

Artikel 1.01 van bijlage II komt te luiden:

Artikel 1.01 Definities

In deze bijlage wordt verstaan onder: lengte L_{wl} : de lengte gemeten op het vlak van de grootste inzinking.

B

Aan hoofdstuk 1 van bijlage II wordt een artikel 1.02 toegevoegd, luidende:

Artikel 1.02 Toepassing van de regelen

1. Vrachtschepen, sleepboten en duwboten die worden gebruikt op de binnenwateren van de zones 2 en 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 wordt in de Staatscourant mededeling gedaan van aanvullende regelen, die op grond van het bepaalde in artikel 5 van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, door de Bondsrepubliek Duitsland, door Frankrijk en door Zweden 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 de op in Frankrijk en Zweden gelegen binnenwateren van zone 2 moeten voldoen aan de in het derde lid bedoelde aanvullende regelen.

C

In artikel 7.03 van bijlage II worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het tweede lid, onder a, komt de laatste zinsnede te vervallen.

2. In het tweede lid, onder c, wordt de aanduiding «CO₂» in de eerste zin vervangen door «HALON» en komt de laatste zin te vervallen.

3. Het zesde lid wordt vervangen door:

6. In vast ingebouwde brandblusinstallaties is het gebruik van HALON als blusmiddel niet toegestaan. CO₂ mag als blusmiddel onder de volgende voorwaarden worden gebruikt:

a. CO₂-installaties mogen slechts worden gebruikt in machinekamers, ketelruimen en pompkamers;

b. de voor een in-bedrijf-zijnde verbrandingsmotor benodigde lucht mag niet aangezogen worden uit de machinekamer, het ketelruim of de pompkamer;

c. 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 onder bedrijfsomstandigheden waarbij aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd, duidelijk hoorbaar zijn en duidelijk van alle andere akoestische waarschuwingssignalen aan boord te onderscheiden zijn.

Deze CO₂-waarschuwingssignalen moeten ook in de belendende ruimten, ook bij gesloten verbindingseuropen en onder de bedrijfsomstandigheden waarbij in deze ruimten het meeste geluid wordt geproduceerd, duidelijk hoorbaar zijn, indien deze ruimten via de ruimte die met CO₂-gas kan worden gevuld, kunnen worden verlaten.

Naast iedere in- en uitgang van een ruimte die met CO₂-gas kan worden gevuld, moet duidelijk zichtbaar een bord zijn aangebracht met daarop in rode letters op een witte ondergrond de volgende tekst: «Bij het in werking treden van het CO₂-alarmsignaal 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.

d. bij iedere inrichting voor het in werking stellen van een 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 kunnen worden gevuld, moeten elk afzonderlijk van een bedienings-afsluiter zijn voorzien.

Voor de ingebruikstelling van de blusinstallatie moet automatisch eerst het in onderdeel c bedoelde waarschuwingssysteem in werking treden;

e. CO₂-houders moeten in een van de overige ruimten gasdicht gescheiden ruimte zijn ondergebracht.

Deze ruimte mag slechts rechtstreeks van buitenaf toegankelijk zijn en moet over een eigen, van de andere ventilatiesystemen aan boord volledig gescheiden, voldoende ventilatiesysteem beschikken.

De temperatuur in deze ruimte mag niet meer bedragen dan 60°C. Elke drukhouder moet in witte letters op een rode ondergrond zijn voorzien van het opschrift «CO₂». De hoogte van de lettertekens moet ten minste 6 cm bedragen;

f. drukhouders, armaturen en leidingen van de CO₂-installatie moeten beantwoorden aan de geldende voorschriften. Zij moeten zijn voorzien van een officieel stempel waaruit blijkt dat zij zijn goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften;

g. het waarschuwingssysteem, bedoeld in onderdeel c, moet ten minste elke 12 maanden worden gekeurd.

De blusinstallatie moet tenminste elke 2 jaar worden gekeurd. Deze keuring moet ten minste omvatten:

- uitwendige inspectie van de gehele installatie;
- controle op de werking van het leidingstelsel en van de blaasmonden;
- controle op de werking van het mechanisme dat de installatie in werking stelt;
- de in elke drukhouder aanwezige voorraad CO₂-gas.

De bewijsstukken betreffende de keuring van het waarschuwingssysteem en de blusinstallatie, ondertekend door degene die de keuringen heeft verricht, moeten aan boord aanwezig zijn.

Op deze bewijsstukken moeten ten minste de eerdergenoemde controles en de daarbij verkregen resultaten, alsmede de datum van de keuringen zijn vermeld;

h. bij aanwezigheid van een of meer vast ingebouwde CO₂-blusinstallaties moet in het certificaat van onderzoek de volgende aantekening worden geplaatst:

«...(aantal) vast ingebouwde CO₂-blusinstallatie(s).

De in artikel 7.03, zesde lid, onder g, van Bijlage II van het Binnenschepenbesluit bedoelde bewijsstukken moeten aan boord aanwezig zijn.».

Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan het gebruik van andere blusmiddelen toestaan.

4. Aan artikel 7.03 van bijlage II wordt een zevende lid toegevoegd, luidende:

7. Ten aanzien van het gestelde in het tweede lid, onder c, en in het zesde lid, aanhef, eerste zin, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

a. De bepaling van artikel 7.03, tweede lid, met betrekking tot het verbod op het voorhanden hebben van HALON als blusmiddel in blustoestellen is niet van toepassing op blustoestellen die voor 1 januari 1993 voor gebruik ter beschikking zijn gesteld.

b. Brandblusinstallaties, waarin HALON 1301 (CBrF₃) als blusmiddel wordt gebruikt en die zijn ingebouwd voor 1 januari 1993, blijven toegestaan, mits zij voldoen aan door het hoofd van de scheepvaartinspectie gestelde eisen.

c. Onverminderd het onder a en b gestelde mag HALON met ingang van 1 januari 1995 uitsluitend bedrijfsmatig worden toegepast voor het vullen van een brandblusinstallatie of een blustoestel, indien HALON aantoonbaar door regeneratie is verkregen.

d. De bepalingen van artikel 7.03, zesde lid, onder b, met betrekking tot het aanzuigen van de verbrandingslucht, is slechts van toepassing indien

CO₂-installaties vast zijn ingebouwd aan boord van een schip waarvan de kiel is gelegd na 1 juli 1994.

D

In artikel 12.03, tweede lid, van bijlage II wordt de zinsnede «artikel 7.01, vierde lid» vervangen door: artikel 7.01, vijfde lid.

E

In artikel 1.01 van bijlage III komt de zinsnede «in afwijking van artikel 1, eerste lid, onder f, van de wet» te vervallen.

F

In artikel 1.02, derde lid, van bijlage III wordt de zinsnede «artikel 5.06, zevende lid» vervangen door: artikel 5.06, achtste lid.

G

Aan artikel 8.03 van bijlage III wordt een zesde lid toegevoegd, luidende:
6. De reddingmiddelen, bedoeld in dit artikel, moeten periodiek worden gekeurd door een deskundige die daartoe door het hoofd van de scheepvaartinspectie is aangewezen. Een bewijs van de goedkeuring, ondertekend door de degene die de keuring heeft verricht, moet zich aan boord bevinden. Het hoofd van de scheepvaartinspectie stelt de geldigheidsduur van een goedkeuring vast.

H

In artikel 8.04 van bijlage III wordt «artikel 7.05» vervangen door: artikel 7.04.

I

In artikel 9.06 van bijlage III wordt de aanduiding «HALON» vervangen door: CO₂.

J

Het opschrift van bijlage IV komt te luiden:
Regelen met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten, passagiersschepen, veerboten en rijkswaartuigen.

ARTIKEL III

Aan de bijlagen van het Binnenschepenbesluit worden toegevoegd de bijlagen V en VI zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage.

ARTIKEL IV

Artikel 1, vijfde lid, van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart² komt te luiden:

5. In afwijking van het eerste lid is dit besluit niet van toepassing met betrekking tot arbeid aan boord van binnenvaartuigen die ingevolge de Binnenschepenwet van een geldig certificaat van onderzoek of van een voorlopig certificaat van onderzoek zijn of dienen te zijn voorzien, danwel

die van een ingevolge artikel 4 van die wet daarvoor in de plaats tredend document zijn voorzien.

¹ Stb. 1987, 466, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 24 december 1993, Stb. 776

² Stb. 1963, 170, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 15 november 1994, Stb. 829

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo. vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

ARTIKEL V

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1995.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 15 december 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
R. L. O. Linschoten

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 1994

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

**Bijlage van het besluit van 15 december 1994, houdende
wijziging van het Binnenschepenbesluit**

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
R. L. O. Linschoten

Bijlage V van het Binnenschepenbesluit

Technische regelen voor veerboten

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1.01. Definities

De definities van artikel 1.01 van bijlage III zijn van toepassing.

Artikel 1.02. Toepassing van de regelen

1. Veerboten moeten voldoen aan de desbetreffende regelen van deze bijlage.
2. Voorts moeten veerboten voldoen aan de desbetreffende regelen van bijlage II en III, met inachtneming van de uitzonderingen genoemd in het derde en vierde lid.
3. Artikel 13.01 van bijlage II is niet van toepassing op veerboten.
4. De volgende regelen van bijlage III zijn niet van toepassing op veerboten:
 - artikel 2.01;
 - artikel 4.01, tweede tot en met vierde lid;
 - artikel 4.02, eerste en tweede lid;
 - artikel 4.05;
 - artikel 5.01;
 - artikel 5.02;
 - artikel 5.03;
 - artikel 6.01, eerste lid;
 - artikel 8.01, tweede lid, eerste zin;
 - artikel 8.03, tweede lid;
 - artikel 10.08, vijfde lid;
 - artikel 11.01;
 - artikel 11.02;
 - artikel 11.03;
 - artikel 11.04;
 - artikel 11.05; en
 - artikel 11.06.

HOOFDSTUK 2. WATERDICHTE INDELING VAN HET SCHIP

Artikel 2.01. Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Voor veerboten moet het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden worden aangetoond overeenkomstig artikel 2.02 van bijlage III.
 - Bij de vaststelling van de beladingstoestanden dient rekening te worden gehouden met het gestelde in artikel 3.02.
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 2.02, eerste lid, van bijlage III moet bij de lekberekening worden uitgegaan van de volgende beschadigingsomvang:
 - a. in de zijden van het schip:
 - in de langsrichting $0,10 L_{wl}$, echter niet minder dan 7,50 m;
 - in de breedterichting, horizontaal gemeten op het vlak van de grootste inzinking, 1,00 m;

- in de hoogterichting, gerekend vanaf de basis, onbegrensd.
- b. in het vlak van het schip:
 - in de langsrichting $0,10 L_{wvl}$, echter niet minder dan 7,50 m;
 - in de breedterichting $0,20 B_{wvl}$, echter niet minder dan 3,00 m;
 - in de hoogterichting 0,60 m, gemeten vanaf de basis.

Onder lensputten mag de hoogte tot 0,50 m verminderd worden; in dat geval mag de inhoud van een lensput niet meer bedragen dan $0,05 \text{ m}^3$.

3. Alle langs- en dwarsschotten, alsmede dekken en tankbegrenzingsen, die zijn gelegen binnen de in het tweede lid genoemde beschadigingsomvang dienen als lek te worden gerekend.

4. Ongeacht de beschadigingsomvang, genoemd in het tweede lid, moet het schip bovendien voldoen aan de ééncompartimentsstandaard zoals voorgeschreven in artikel 2.02 van bijlage III.

5. In afwijking van het bepaalde in artikel 3.02 van bijlage III, zullen deuren in waterdichte schotten onder het schottendek niet worden toegestaan. Wanneer naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie blijkt dat een deur in een waterdicht schot voor de bedrijfsvoering van het schip noodzakelijk is, kan voor zulk een deur die geheel boven het vlak van de grootste inzinking is gelegen, ontheffing van dit voorschrift worden gegeven. De bepalingen van artikel 3.02 tweede, derde en vierde lid, van bijlage III, zijn op zulk een deur van toepassing. Bovendien moet zulk een deur zijn voorzien van een centrale sluitinrichting. In het stuurhuis moet een optische signalering aanwezig zijn door middel waarvan zichtbaar is of zulk een deur geopend dan wel gesloten en vergrendeld is.

HOOFDSTUK 3. STABILITEIT

Artikel 3.01. Algemene regelen

1. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt, dat de slagzij van het schip in de beladingstoestanden, bedoeld in artikel 3.02, en onder gelijktijdige invloed van de kenterende momenten als bedoeld in artikel 3.03, niet meer dan 12° bedraagt.

2. De alleen door de dwarsscheepse verplaatsing van personen veroorzaakte slagzij mag daarbij niet meer dan totaal 10° bedragen.

3. Bij de in het eerste lid bedoelde slagzij moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 4.01 aanwezig zijn.

Artikel 3.02. Beladingstoestanden

1. Bij de stabiliteitsberekening, bedoeld in artikel 3.01, eerste lid, moet worden gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof- en drinkwatertanks moeten half gevuld worden aangenomen.

2. Het voor de in artikel 3.01, eerste lid, bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading wordt bepaald door het in artikel 4.03, tweede lid, genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.

3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading moet over de veerboot verdeeld worden gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruimte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.

4. Indien meerdere dekken voor voertuigen beschikbaar zijn, moet bovendien een berekening worden gemaakt met het benedenrijdek leeg en de overige rijdekken beladen met het volgens het derde lid reeds bepaalde gewicht aan voertuigen.

5. Voor de aanvangstoestand behoeft geen rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige trim en slagzij van het schip.

Artikel 3.03 Kenterende momenten

1. Voor veerboten moet worden gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal personen, als bedoeld in artikel 3.04;
- b. een winddruk als bedoeld in artikel 4.03 van bijlage III; en
- c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven als bedoeld in artikel 4.04 van bijlage III.

2. Daarnaast moet worden gerekend met de gelijktijdige invloed van kenterende momenten ten gevolge van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, als bedoeld in artikel 3.04;
- b. een winddruk, als bedoeld in artikel 4.03 van bijlage III; en
- c. een belading met een voertuig, als bedoeld in artikel 3.05, tweede lid.

3. Bij de in het eerste en tweede lid bedoelde berekeningen behoeft geen rekening te worden gehouden met de invloed van eventueel aanwezige dwars-schroeven.

Artikel 3.04 Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Bij de bepaling van het kenterend moment ten gevolge van een dwarsscheepse verplaatsing van personen, als bedoeld in artikel 3.03, eerste en tweede lid, onder a, moet als uitgangspunt voor de berekening de ligging van het totale zwaartepunt der passagiers op hart schip worden genomen.

2. Voor de berekening van het moment wordt een verplaatsing van alle passagiers vanuit hart schip naar die zijde van het schip aangenomen, waarbij de arm van het moment het grootst is. Daarbij moet worden gerekend met een dichtheid van 3,75 personen per m² vrij dekoppervlak. Voor de bezetting van zitbanken moet per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m worden gerekend.

Artikel 3.05 Belading met voertuigen

1. Bij de in artikel 3.02 bedoelde belading met voertuigen moet worden gerekend met een gelijkmatige verdeling over de rijdekken.

2. De slagzij moet worden berekend voor de ongunstigste toestand, waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit hart schip bevindt. Hierbij moeten de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast worden gerekend als bedoeld in artikel 3.02, tweede, derde en vierde lid.

3. De trim moet worden berekend voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit het scheepsmidden bevindt.

Hierbij moeten de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast worden gerekend als bedoeld in artikel 3.02, tweede en derde lid.

4. Voor de hoogte van het zwaartepunt van voertuigen en hun lading moet boven het rijdek worden gerekend met 0,80 m voor personenauto's en met 2,00 m voor vrachtauto's, autobussen en dergelijke voertuigen.

HOOFDSTUK 4. VRIJBOORD EN VEILIGHEIDSAFSTAND

Artikel 4.01. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij de ligging van de veerboot veroorzaakt door de in artikel 3.03 bedoelde kenterende momenten moeten een resterend vrijboord als bedoeld in het tweede lid, en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 4.05, derde lid, van bijlage III, aanwezig zijn.

2. Bij veerboten waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid voldoende sterk zijn en alle openingen in de scheepshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, moet het resterende vrijboord tenminste 0,20 m bedragen. Voor de getrimde toestand, bedoeld in artikel 3.05, derde lid, mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerboot zijn verminderd tot 0,10 m.

Artikel 4.02. Vrijboord en veiligheidsafstand

1. Het vrijboord moet ten minste gelijk zijn aan de som van:
a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de regelen van de artikelen 3.01, 3.02 en 3.03; en
b. het resterend vrijboord, bedoeld in artikel 4.01.
Het vrijboord moet evenwel ten minste 0,40 m bedragen.

2. De veiligheidsafstand moet ten minste gelijk zijn aan de som van:
a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de regelen van de artikelen 3.01, 3.02 en 3.03; en
b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in artikel 4.01.

De veiligheidsafstand tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn, mag evenwel niet minder dan 0,60 m bedragen.

Artikel 4.03. Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de regelen van de artikelen 3.01 tot en met 4.02 als aan de van toepassing zijnde regelen van de hoofdstukken 2 en 4 van bijlage III wordt voldaan.

Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan echter voor een bepaalde veerboot of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen.

2. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking moet rekenkundig worden bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef.

HOOFDSTUK 5. HET TEN HOOGSTE TOEGESTANE AANTAL PASSAGIERS EN VOORZIENINGEN

Artikel 5.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de regelen van de artikelen 3.01 tot en met 4.02 alsmede aan de van toepassing zijnde regelen van de hoofdstukken 2 en 4 van bijlage III wordt voldaan.

2. Bovendien wordt het aantal passagiers afhankelijk gesteld van het beschikbare dekoppervlak overeenkomstig de regelen van artikel 6.01, tweede, derde en vierde lid, van bijlage III, met dien verstande dat de ruimte bestemd voor het vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen niet voor het aantal passagiers wordt meegerekend.

3. Rekening houdend met de bepalingen van het eerste en tweede lid en van artikel 6.01, tweede, derde en vierde lid, van bijlage III, mogen niet meer dan 1750 passagiers worden toegestaan.

Artikel 5.02. Voorzieningen

In aanvulling op hetgeen in het eerste lid van artikel 7.02 van Bijlage III is bepaald, moet met het oog op de toegankelijkheid van ouderen en gehandicapten, de beschikbare breedte van daartoe in aanmerking komende verbindingswegen, trappen, deuren en uitgangen ten minste 0,85 m bedragen.

HOOFDSTUK 6. CONSTRUCTIE

Artikel 6.01. Constructie van dekken

1. De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken moeten zodanig zijn geconstrueerd dat deze een gelijkmatige belasting van ten minste 4000 N/m² kunnen dragen.

Uitsluitend voor het vervoer van personenauto's bestemde beweegbare dekken met een doorrijhoogte van ten hoogste 2,00 m moeten worden geconstrueerd voor een gelijkmatige belasting van ten minste 2000 N/m².

2. De voor voertuigen bestemde vaste en beweegbare dekken, laadkleppen en dergelijke moeten bovendien berekend worden voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken.

3. De toelaatbare spanningen in de constructie moeten worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van een aangewezen onderzoeksbureau, in de zin van artikel 27, vijfde lid, van de Binnenschepenwet.

4. Onder het schottendek mogen zich geen voor voertuigen bestemde dekken bevinden.

5. De voor voertuigen bestemde dekken moeten zonder zeeg worden uitgevoerd.

6. Ongeacht de regelen betreffende de veiligheidsafstand moeten openingen in het schottendek, indien dit een dek is dat is bestemd voor voertuigen, zijn voorzien van een drempel met een hoogte van ten minste 30 cm.

7. Dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van een oppervlaktelaag met een zodanige stroefheid, dat bij een statische hoek van de veerboot van 15° voertuigen, in het bijzonder vrachtauto's, bussen e.d., niet glijden.

8. Dekken, in het bijzonder de voor voertuigen bestemde dekken, moeten van voldoende spuumogelijkheden zijn voorzien teneinde overkomend water, hemelwater en bluswater snel te kunnen afvoeren.

9. a. De voor voertuigen bestemde dekken moeten ten minste een beschikbare breedte b in mm hebben volgens onderstaande formules:

– bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 0 tot 450 mm:

$$b = r \cdot n + 500$$

b gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken,

– bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 450 mm of meer:

$$b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$$

b gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs), met dien verstande dat b voor slechts een enkele opstelstrook tussen de opstaande randen s mm bedraagt.

In deze formules betekent:

n = het aantal opstelstroken;

r = breedte opstelstrook voor personenauto's 2 150 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 3 050 mm;

s = breedte opstelstrook voor personenauto's 1 950 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 2 850 mm.

De maten r en s gelden voor een hoogte vanaf het rijdek van 2 000 mm voor personenauto's en 3 000 mm voor vrachtauto's, bussen e.d.

b. De opstelstroken op de voor voertuigen bestemde dekken moeten duidelijk gemarkeerd zijn. Indien een dek meer dan twee opstelstroken heeft moeten de markeringsstrepen van de buitenste stroken zich op een afstand van ten minste 2400 mm voor personenauto's en 3300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden. Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad (stoep, trottoir) moet echter tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand ten minste 1950 respectievelijk 2850 mm bedragen. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen. Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor personenauto's en vrachtauto's, bussen e.d. mogelijk.

c. Op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a en b bedoelde breedte van de opstelstroken geldt een opstelverbod. Dit moet door markeringen op het dek zijn aangegeven. Een afwijking van dit voorschrift kan worden toegestaan, indien wordt aangetoond dat de voertuigen veilig kunnen worden verlaten.

10. De maximum toelaatbare asbelasting en wieldruk moeten goed zichtbaar op een geschikte plaats zijn aangegeven behoudens het geval dat het dek geconstrueerd is voor alle ingevolge het Wegenverkeersreglement toegestane voertuigen.

Artikel 6.02. Relingen, ramen en poorten

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7.01, eerste lid, van bijlage III wordt bepaald dat bij relingen uitsluitend verticale stijlen met een onderlinge afstand van niet meer dan 100 mm worden toegestaan.

2. In de scheepshuid mogen onder het vrijboorddek geen ramen en poorten worden toegepast die geopend kunnen worden.

Artikel 6.03 Machinekamers

1. Veerboten die zijn bestemd of ingericht voor het vervoer van meer dan 300 passagiers, moeten zijn voorzien van ten minste twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing.
2. Het vermogen van de in elk der in het eerste lid bedoelde machinekamers geïnstalleerde voortstuwingsinstallaties moet zodanig zijn dat daarmee een scheepssnelheid gelijk aan 0,6 maal de dienstnelheid kan worden bereikt.
3. De voortstuwingsinstallaties van de in het eerste lid bedoelde gescheiden machinekamers moeten volledig onafhankelijk van elkaar kunnen werken.

HOOFDSTUK 7. REDDINGMIDDELEN EN OVERIGE UITRUSTING

Artikel 7.01. Reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen

1. Op veerboten moet ten minste 1/4 van het voorgeschreven aantal boeien van een lijn en tenminste een zelfde aantal van een zelfontbrandend licht zijn voorzien.
2. Veerboten moeten voor alle opvarenden zijn voorzien van gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in artikel 8.03, derde tot en met vijfde lid, van bijlage III. Daarbij moet echter het draagvermogen in zout water ten minste 750 N per toegestane persoon bedragen.
3. De in het tweede lid bedoelde reddingmiddelen moeten bovendien voldoen aan de volgende eisen:
 - a. zij moeten voldoende ruimte bieden voor het zittend plaatsnemen van het ten hoogste toegestane aantal opvarenden;
 - b. zij moeten van een zodanige vorm zijn dat zich in het water bevindende personen aan boord kunnen komen;
 - c. zij moeten zijn voorzien van met de veerboot verbonden lijnen teneinde ontijdig afdrijven te voorkomen; en
 - d. zij moeten zijn voorzien van middelen om de aandacht op zich te vestigen, zoals bijvoorbeeld met de mond aangeblazen seinmiddelen.
4. Veerboten moeten aan beide scheepszijden zijn voorzien van noodontschepingsplaatsen die te allen tijde vanaf de verblijfplaatsen voor de passagiers veilig kunnen worden bereikt.

Toegangen naar noodontschepingsplaatsen mogen niet voeren door ruimten die bestemd zijn voor het opstellen van voertuigen.
5. Indien de verticale afstand tussen het dek van de noodontschepingsplaatsen en het vlak van de grootste inzinking meer bedraagt dan 2,00 m, moeten bij de noodontschepingsplaatsen noodontschepingsmiddelen zijn aangebracht.
6. Per scheepszijde moeten noodontschepingsmiddelen als bedoeld in het vijfde lid volgens onderstaande tabel aanwezig zijn, afhankelijk van het grootste aantal passagiers dat in geval van nood daarvan gebruik moet maken.

Dit aantal wordt bepaald overeenkomstig de regelen van artikel 5.01.

Grootste aantal passagiers	Aantal ontschepingsladders	Aantal ontschepingsglijbanen
0 t/m 750	1	–
751 t/m 1000	2	–
1001 t/m 1375	2	1
1376 t/m 1750	2	2

7. Ontschepingsladders moeten van een zodanige lengte zijn, dat zij in de meest ongunstige ligging van het schip in onbeschadigde toestand alsook in lekke toestand tot op de waterlijn reiken.

Ontschepingsladders moeten als touwladders zijn uitgevoerd. Daarbij moet een ladder uit ten minste vier verticale touwen bestaan op een onderlinge afstand van niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm. De onderlinge afstand van de horizontaal aangebrachte treden mag niet meer dan 30 cm bedragen.

Ontschepingsnetten met overeenkomstige afmetingen van andere constructies kunnen worden toegestaan.

8. Ontschepingsglijbanen kunnen van vaste dan wel van zelfontvouwende uitvoering zijn. De breedte van elke glijbaan mag niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm bedragen.

De lengte en de oppervlakteruwheid van de glijbanen moet zodanig worden gekozen dat een voldoende doch niet te hoge glijnsnelheid wordt gewaarborgd.

9. De noodontschepingsmiddelen en de bijbehorende inrichtingen moeten van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurde constructie of goedgekeurd type zijn.

Artikel 7.02. Bijboot

In afwijking van het bepaalde in artikel 8.04 van bijlage III, moet op veerboten die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, een gemotoriseerde bijboot aanwezig zijn.

Artikel 7.03. Brandbestrijding

1. Indien het schip is voorzien van twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing, mogen in afwijking van het bepaalde in artikel 9.09, tweede lid, en artikel 10.03, eerste lid, van bijlage III de tweede brandbluspomp en de noodkrachtbron zijn opgesteld in de machinekamer waar de eerste brandbluspomp en de hoofdkrachtbron niet zijn opgesteld, zodat niet beide brandbluspompen en beide krachtbronnen in één en dezelfde ruimte zijn opgesteld.

2. Machinekamers moeten zijn voorzien van vast ingebouwde brandblusinstallaties.

Artikel 7.04. Persoonlijke beschermingsmiddelen

Veerboten moeten zijn uitgerust met draagbare vluchtmaskers welke ten minste een werkingsduur van 15 minuten hebben. Het aantal daarvan moet ten minste vier bedragen, vermeerderd met twee voor elk dek dat is bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen. De vluchtmaskers moeten op een geschikte plaats worden aangebracht. Zij moeten zijn voorzien van duidelijke aanwijzingen met betrekking tot het gebruik.

Artikel 7.05. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers

1. Op veerboten moeten duidelijk en goed leesbaar instructies zijn aangebracht voor passagiers in geval van calamiteiten.

De inhoud en plaats van deze instructies dienen in overleg met het hoofd van de scheepvaartinspectie te zijn vastgesteld.

2. Op veerboten moeten duidelijk zichtbare borden zijn aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor en het op de rem zetten van het voertuig.

3. Door middel van markeringen en aanduidingsborden moet worden aangegeven dat het gebruik van uitgangen, looppaden en vluchtwegen niet mag worden belemmerd door bagage, fietsen en dergelijke.

Artikel 7.06. Ankergeroi

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 10.10, eerste lid, van bijlage III moeten veerboten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen, aan elk scheepseinde zijn voorzien van ten minste één anker.

2. In een geval als genoemd in het eerste lid, moet het totale gewicht van de ankers aan elk scheepseinde ten minste 0,75 P bedragen, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig de regelen van artikel 10.10, tweede lid, van bijlage III.

3. Daarbij moet elk anker zijn voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen en kabels van artikel 7.01, tiende tot en met twaalfde lid, van bijlage II.

Hierbij moet in de formule voor de waarde P_a het bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker worden genomen.

Artikel 7.07. Nautische apparatuur

Naast de in de bijlagen II en III voorgeschreven uitrusting moeten veerboten de volgende uitrusting aan boord hebben:

- a. een goed functionerende radarinstallatie en bochtanwijzer;
- b. in elk stuurhuis een clinometer.

HOOFDSTUK 8. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 8.01

1. Bij het onderzoek van bestaande veerboten is het bepaalde in de artikelen 36 tot en met 41 van het Binnenschepenbesluit van overeenkomstige toepassing.

2. Bestaande veerboten behoeven niet te voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage:

- artikel 2.01, tweede, derde en vijfde lid;
- artikel 6.01, vierde en vijfde lid;
- artikel 6.02;
- artikel 6.03.

3. Bestaande veerboden behoeven niet te voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage, mits zij voldoen aan de voorschriften die tot het tijdstip van inwerkingtreding van deze bijlage door het hoofd van de scheepvaartinspectie voor deze schepen zijn toegepast:

- artikel 3.01;
- artikel 3.02;
- artikel 3.03;
- artikel 3.04;
- artikel 3.05;
- artikel 4.01;
- artikel 4.02;
- artikel 4.03;
- artikel 5.01, eerste en tweede lid;
- artikel 6.01, eerste, tweede en derde lid en negende lid met uitzondering van de eerste zin onder b;
- artikel 7.06.

4. Uiterlijk een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze bijlage, moeten bestaande veerboden voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage:

- artikel 6.01, negende lid onder b eerste zin en tiende lid;
- artikel 7.01, eerste lid;
- artikel 7.02;
- artikel 7.03, tweede lid;
- artikel 7.04;
- artikel 7.05;
- artikel 7.07.

5. Uiterlijk op 1 januari 1996 moeten bestaande veerboden voldoen aan de onderstaande regelen van bijlage III van het Binnenschepenbesluit:

- artikel 3.01, tweede lid;
- artikel 3.02, eerste en tweede lid;
- artikel 3.03, eerste lid;
- artikel 4.01, eerste lid;
- artikel 4.02, derde, vierde en vijfde lid;
- artikel 4.03;
- artikel 4.04;
- artikel 5.04;
- artikel 6.01, tweede, derde en vierde lid;
- artikel 7.01, tweede lid;
- artikel 7.03;
- artikel 8.04;
- artikel 9.01;
- artikel 9.02;
- artikel 9.03;
- artikel 9.04;
- artikel 9.05;
- artikel 9.06;
- artikel 9.07;
- artikel 9.08;
- artikel 9.09;
- artikel 9.10;
- artikel 10.03, eerste lid;
- artikel 10.07.

6. Uiterlijk vijf jaren na de datum van inwerkingtreding van deze bijlage moeten bestaande veerboden voldoen aan de regelen van artikel 6.01, zesde, zevende en achtste lid van deze bijlage.

7. Bestaande veerboten die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze bijlage voldoen aan de voorschriften die door het hoofd van de scheepvaartinspectie tot dat tijdstip zijn toegepast, moeten betreffende de gemeenschappelijke reddingmiddelen en de noodontschepingsvoorzieningen als bedoeld in de regelen van artikel 7.01, tweede tot en met negende lid, van deze bijlage, voldoen aan de regelen van het achtste tot en met het elfde lid.

8. Indien veerboten als bedoeld in het zevende lid niet zijn uitgerust met gemeenschappelijke reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen, moet uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van deze bijlage worden voldaan aan de regelen van artikel 7.01, tweede tot en met vijfde lid, zesde lid met betrekking tot het aantal ontschepingsladders, zevende en negende lid, van deze bijlage.

9. Indien veerboten als bedoeld in het zevende lid slechts voor een gedeelte van het ten hoogste toegestane aantal passagiers zijn uitgerust met gemeenschappelijke reddingmiddelen, moet uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van deze bijlage voor het ten hoogste toegestane aantal passagiers worden voldaan aan de regelen van artikel 7.01, tweede en derde lid, van deze bijlage.

10. Indien veerboten als bedoeld in het zevende lid niet of slechts voor een gedeelte van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, zijn uitgerust met noodontschepingsmiddelen, moet uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze bijlage voor het aantal passagiers waarvoor gemeenschappelijke reddingmiddelen zijn voorgeschreven, worden voldaan aan de regelen van artikel 7.01, zevende lid, van deze bijlage.

11. Indien op veerboten als bedoeld in het achtste tot en met het tiende lid het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt vergroot, moet worden voldaan aan de regelen van artikel 7.01, tweede tot en met negende lid, van deze bijlage.

12. Aan de regelen betreffende de uitvoering en de eigenschappen van de gemeenschappelijke reddingmiddelen en noodontschepingsmiddelen als bedoeld in het achtste tot en met het elfde lid, behoeft alleen te worden voldaan bij aanvulling of vernieuwing van de oorspronkelijk aan boord zijnde genoemde middelen.

13. Het niet toepassen van de artikelen 3.02, derde en vierde lid, 3.03, tweede en derde lid, en 4.06 van bijlage III van het Binnenscheepenbesluit en artikel 2.01, eerste en vierde lid van deze bijlage wordt alleen toegestaan voor bestaande veerboten met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan $175 + (L_{wi} - 25) \times 3$.

Bijlage VI van het Binnenschepenbesluit

Technische regelen voor rijksvaartuigen

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1.01. Toepassing van de regelen

1. Rijksvaartuigen die zijn gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, met een laadvermogen van 15 ton of meer, moeten voldoen aan de regelen van bijlage II, met inachtneming van de regelen van hoofdstuk 2.
2. Rijksvaartuigen die zijn gebouwd om te slepen dan wel te duwen, met uitzondering van de rijksvaartuigen met een lengte van minder dan 15 m en een vermogen van de voortstuwingsmotor van ten hoogste 120 kW en die zijn voorzien van inrichtingen om te slepen, moeten voldoen aan de regelen van bijlage II, met inachtneming van de regelen van de hoofdstukken 2, 3 en 4.
3. Andere rijksvaartuigen dan bedoeld in het eerste en tweede lid, met een lengte van meer dan 25 m moeten voldoen aan de regelen van bijlage II, met inachtneming van de regelen van de hoofdstukken 2, 3 en 5.
4. Andere rijksvaartuigen dan bedoeld in het eerste en tweede lid, met een lengte van ten minste 15 m doch niet meer dan 25 m moeten voldoen aan de regelen van bijlage II, met inachtneming van de regelen van de hoofdstukken 2, 3 en 4.
5. Rijksvaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen die ingevolge de desbetreffende bepalingen van de scheepvaartreglementen moeten zijn voorzien van een of meer blauwe lichten dan wel een of meer blauwe kegels, moeten bovendien voldoen aan de regelen van hoofdstuk 7.
6. Rijksvaartuigen met als taak rampenbestrijding, zoals brandblusvaartuigen, moeten bovendien voldoen aan de door het hoofd van de scheepvaartinspectie met betrekking tot een bepaald schip vastgestelde aanvullende eisen, afhankelijk van de beoogde inzet en het vaargebied.

HOOFDSTUK 2. AFWIJKENDE REGELEN

Artikel 2.01. Uitgangen machinekamers en ketelruimen

In afwijking van artikel 2.06, zesde lid, van bijlage II kan worden volstaan met slechts één uitgang indien:

- a. het vloeroppervlak van een machinekamer of een ketelruim in totaal niet meer dan 35 m² bedraagt;
- b. de vluchtweg vanaf elke bedieningsplaats naar de uitgangsdeur die naar de buitenlucht voert, niet meer dan 5 m lang is; en
- c. bij de plaats waar onderhoud moet worden verricht, die het verst van de uitgang is verwijderd, een draagbaar blustoestel aanwezig is, ook indien het geïnstalleerde vermogen niet meer dan 110 kW bedraagt.

HOOFDSTUK 3. AFWIJKENDE REGELEN VOOR RIJKSVAARTUIGEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.01, TWEDE, DERDE EN VIERDE LID

Artikel 3.01. Reddingvlotten

1. In afwijking van artikel 7.04, eerste lid, van bijlage II mogen schepen in plaats van met ten minste één bijboot, zijn uitgerust met ten minste één automatisch opblaasbaar reddingvlot.

2. Het reddingvlot moet aan beide scheepzijden op een gemakkelijke en veilige wijze te water kunnen worden gelaten. Het reddingvlot moet zodanig zijn opgesteld dat het ongehinderd kan opdrijven, opblazen en vrij van het schip kan komen bij het onderwater geraken van de opstelplaats.

3. Het reddingvlot moet ten minste de volgende uitrusting bevatten:

- a. een stel drijvende pagaaien;
- b. een werplijn met een lengte van ten minste 30 m; en
- c. een hoosvat.

4. Het reddingvlot moet jaarlijks 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.

HOOFDSTUK 4. AFWIJKENDE REGELEN VOOR RIJKSVAARTUIGEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.01, TWEDE LID, MET EEN LENGTE VAN MINDER DAN 25 METER, EN RIJKSVAARTUIGEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.01, VIERDE LID

Artikel 4.01

De onderstaande regelen van bijlage II zijn niet van toepassing: artikel 4.02, echter uitsluitend op open rijksvaartuigen, met inachtneming van artikel 4.03 van deze bijlage; artikel 7.02, eerste lid, onder d; artikel 7.02, eerste lid, onder e, met inachtneming van artikel 4.06 van deze bijlage.

Artikel 4.02 Schotten en dekken

1. In afwijking van artikel 2.02, zevende lid, van bijlage II mogen, wanneer de inrichting van het schip dit noodzakelijk maakt, waterdichte deuren in andere voorgeschreven schotten dan het voorpiekschot worden aangebracht.

Dergelijke deuren mogen als draaideur worden uitgevoerd mits:

- a. deze tijdens normaal bedrijf zijn gesloten;
- b. deze zo hoog mogelijk in het schot zijn aangebracht;
- c. deze zijn voorzien van een centrale knevelsluiting; en
- d. deze zijn voorzien van het opschrift: «Gesloten houden tijdens de vaart».

2. In afwijking van artikel 2.02, zesde lid, tweede zin, van bijlage II, behoeft bij open rijksvaartuigen waarvan de voortstuwingsmotor staat opgesteld in een open kuip, het verblijf niet gasdicht van deze ruimte gescheiden te zijn.

3. In afwijking van artikel 2.06, derde lid, van bijlage II, moet bij open rijksvaartuigen waarvan de voortstuwingsmotor staat opgesteld in een

open kuip, deze motor geheel door een brandvertragende omkasting zijn omsloten.

Artikel 4.03. Veiligheidsafstand

Op open rijksvaartuigen is artikel 5.02, tweede lid, van bijlage III van overeenkomstige toepassing.

Artikel 4.04. Inzinkingsmerken

In afwijking van artikel 4.04, derde lid, van bijlage II is een hoogte van 0,025 m van de inzinkingsmerken toegestaan.

Artikel 4.05. Ankergeroi

1. Rijksvaartuigen, die zijn gebouwd om te slepen, moeten zijn voorzien van één of twee boegankers waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de formule:

$$P = 30 \times B \times T$$

In deze formule betekent:

B: de grootste breedte van het schip in m;

T: de grootste diepgang van het schip in m.

2. Overige rijksvaartuigen, moeten zijn uitgerust met één of twee boegankers waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de 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 formule:

$$C = 15 + (L - 15) \times 1,5$$

In deze formule betekent:

L: de grootste lengte van het schip in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen.

Voor de waarde van C mag niet minder dan 15 worden genomen.

3. Rijksvaartuigen, met uitzondering van rijksvaartuigen die zijn gebouwd om te duwen, behoeven geen hekanker te hebben.

4. Ten aanzien van het eerste lid en tweede lid zijn de regelen van artikel 7.01, zevende tot en met dertiende lid, van bijlage II van overeenkomstige toepassing.

Artikel 4.06. Loopplank

1. Rijksvaartuigen, met een lengte van ten minste 15 meter moeten zijn voorzien van een loopplank, ten minste 3,0 m lang en 0,4 m breed, voorzien van lichtgeschilderde banden langs de zijkanten en van een handreling.

2. Rijksvaartuigen met een lengte van minder dan 15 m behoeven niet te zijn voorzien van een loopplank.

HOOFDSTUK 5. AFWIJKENDE REGELEN VOOR RIJKSVAARTUIGEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.01, DERDE LID

Artikel 5.01. Ankergeroi

1. Rijksvaartuigen moeten zijn voorzien van één of twee boegankers waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de formule:

$$P = 30 \times B \times T$$

In deze formule betekent:

B: de grootste breedte van het schip in m;

T: de grootste diepgang van het schip in m.

2. Rijksvaartuigen behoeven geen hekanker te hebben.

3. Ten aanzien van het eerste en tweede lid zijn de regelen van artikel 7.01, zevende tot en met dertiende lid, van bijlage II van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 6. AFWIJKENDE REGELEN VOOR RIJKSVAARTUIGEN BIJ GEBRUIK OP DE BINNENWATEREN VAN ZONE 2

Artikel 6.01. Stabiliteit

1. Op rijksvaartuigen, met uitzondering van rijksvaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, eerste lid, zijn de regelen van de artikelen 4.01, eerste tot en met derde lid, en 4.03 tot en met artikel 4.05 van bijlage III van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor de specifieke winddruk Pw de waarde van 50 kg/m² aangenomen moet worden.

Artikel 6.02. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken

1. Op rijksvaartuigen, met uitzondering van rijksvaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, eerste lid, zijn de regelen van de artikelen 5.01, 5.02 en 5.04 van bijlage III van overeenkomstige toepassing.

2. Op rijksvaartuigen, met uitzondering van rijksvaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, eerste lid, moet het vlak van de grootste inzinking zo worden vastgesteld, dat zowel aan de regelen van artikel 6.01 als aan de regelen van het eerste lid, 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.

3. Bij open rijksvaartuigen moet door een berekening worden aangetoond dat, indien het schip vervuld is:

a. het vrijboord niet kleiner is dan 0,05 m; en

b. de gecorrigeerde aanvangsmetacenterhoogte niet kleiner is dan 0,05 m.

Artikel 6.03. Vensters

1. Waterdichte vensters mogen onder het vrijboorddek zijn gelegen, wanneer zij niet geopend kunnen worden.

2. De constructie van vensters in de scheepshuid en in een dekhuis moet van voldoende sterkte zijn.

Artikel 6.04. Extra uitrustings-eisen

1. Rijksvaartuigen die niet zijn uitgerust met een bijboot als bedoeld in artikel 7.04 van bijlage II, moeten zijn uitgerust met één of meer automatisch opblaasbare reddingvloten, groot genoeg om alle zich regelmatig aan boord bevindende personen op te nemen.

De regelen van artikel 3.01, tweede tot en met vierde lid, zijn van toepassing met dien verstande dat elk reddingvlot bovendien moet zijn uitgerust met:

- a. twee valschermsignalen; en
- b. drie handstakellichten.

2. Behalve de in hoofdstuk 7 van bijlage II voorgeschreven uitrusting moeten rijksvaartuigen de volgende uitrusting aan boord hebben:

- a. een gekompenseerd 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 radiotelefonie-installatie waardoor gesprekken in het openbare verkeer mogelijk zijn;
- f. drie valschermsignalen.

3. In aanvulling op de regelen van artikel 7.05, eerste lid, en artikel 12.03, eerste lid, van bijlage II moet één der reddingsboeien die niet van een werplijn voorzien behoeft te zijn, zijn voorzien van een zelfontbrandend licht.

HOOFDSTUK 7. REGELEN VOOR RIJKSVAARTUIGEN DIE GESCHIKT ZIJN OM LIGPLAATS TE NEMEN LANGSZIJDE VAN SCHEPEN DIE GEVAARLIJKE STOFFEN VERVOEREN

Artikel 7.01. Constructie en uitrusting

1. Rijksvaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen die voorzien zijn van een blauw licht dan wel een blauwe kegel, met uitzondering van tankschepen tijdens laden, lossen en ontgassen, moeten voldoen aan de regelen van randnummer 10.105(1) van het Reglement vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), bijlage 2 (ADNR), bijlage B (Stb.1977, 371).

Deze schepen zullen worden voorzien van een certificaat van goedkeuring met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van randnummer 10 105(1).

2. Rijksvaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van tankschepen tijdens laden, lossen en ontgassen, die voorzien zijn van een blauw licht dan wel een blauwe kegel, en van schepen die zijn voorzien van twee of drie blauwe lichten dan wel twee of drie blauwe kegels, moeten voldoen aan de regelen van de volgende randnummers van het Reglement vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), bijlage 2(ADNR), bijlage B:

- 10.105(1);
- 131.210;
- 131.212(5) en (6);
- 131.217(3);
- 131.231(1), (2), echter met dien verstande dat de genoemde afstand geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
- 131.231(3);
- 131.232(2);

131.234(2), echter met dien verstande dat de uitlaat zich ten minste 3 meter, of de halve scheepsbreedte bij schepen met een breedte van niet meer dan 6 meter, horizontaal gemeten, vanaf de scheepshuid bevindt;

131.241(1), echter met dien verstande dat de genoemde afstand geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;

131.241(2), eerste zin en tweede zin onder a;

131.246;

131.250;

131.251, echter met dien verstande dat het eerste lid wordt aangevuld met: Indien om bijzondere redenen een geaard distributiesysteem noodzakelijk wordt geacht, kan hiervoor toestemming worden verleend. De scheepsromp mag echter nooit als retourleiding worden gebruikt. Eén van de voorwaarden voor toestemming van de hierboven genoemde afwijking is dat tijdens het langszijde komen van tankschepen het betreffende distributiesysteem kan worden uitgeschakeld;

131.252(3), echter met dien verstande dat onderdeel a wordt aangevuld met: De apparatuur van de elektrische installatie in de stuurhut, welke zich in de stuurhuislessenaar bevindt, behoeft niet beperkt explosieveilig te zijn uitgevoerd, mits de lessenaar zoveel als mogelijk dicht wordt gemaakt. In dit geval moet de stuurhut gasdicht kunnen worden afgesloten en moet deze tijdens het langszijde komen van in dit lid bedoelde schepen gesloten blijven;

131.252(4) en (5);

131.383(3), (4) en (5);

131.417; en

131.441.

Deze schepen zullen worden voorzien van een certificaat van goedkeuring met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van randnummer 10 105(1) en bovendien de vermelding dat het schip geschikt is om ligplaats te nemen langszijde van tankschepen tijdens laden, lossen en ontgassen, die zijn voorzien van een blauw licht dan wel een blauwe kegel, en van schepen die zijn voorzien van twee of drie blauwe lichten dan wel twee of drie blauwe kegels.

3. Op rijksvaartuigen, als bedoeld in het eerste en tweede lid, moet op geschikte plaatsen het volgende opschrift worden aangebracht:

«Roken, koken en open vuur niet toegestaan langszijde van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren».

Dit opschrift moet in ieder geval aan dek, in het stuurhuis en in de kombuis zijn aangebracht.

HOOFDSTUK 8. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 8.01

In afwijking van artikel 1, eerste lid, onder o, van het Binnenschepenbesluit wordt in dit hoofdstuk onder bestaande rijksvaartuigen verstaan: rijksvaartuigen waarvan bij de inwerkingtreding van deze bijlage

- de bouw is voltooid,
- de kiel is gelegd danwel de bouw zich in een daarmee vergelijkbaar stadium bevindt of
- het bouwcontract is afgesloten en binnen een jaar nadien is aangevangen met de bouw.

Artikel 8.02

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

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 rijksvaartuigen de volgende regelen van deze bijlage niet van toepassing:

- artikel 4.03;
- artikel 4.05, eerste, tweede en vierde lid;
- artikel 5.01, eerste en derde lid;
- artikel 6.01, voor zover de schepen bij het in werking treden van deze bijlage zijn toegelaten tot de vaart op binnenwateren van de zone 2.

2. Bij het onderzoek van bestaande rijksvaartuigen is gedurende drie jaren vanaf de datum van het in werking treden van deze bijlage artikel 4.02, derde lid, van deze bijlage niet van toepassing.

Artikel 8.03

1. Bestaande rijksvaartuigen die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze bijlage voldoen aan de regelen gesteld aan schepen van Categorie B in Deel IV van de «Veiligheidsnormen en voorschriften voor Rijksvaartuigen 1976», van kracht geworden bij de regeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, nr. V/Z 21195 van 7 april 1976 en ingetrokken bij koninklijk besluit nr. 14 van 11 oktober 1988, moeten voldoen aan de regelen van het tweede lid en van artikel 7.01, derde lid.

2. Rijksvaartuigen als bedoeld in het eerste lid moeten voldoen aan de volgende regelen:

a. de romp en opbouw/dekhuizen inclusief stuurhuizen moeten permanent waterdicht gesloten kunnen worden. Hierbij is het gebruik van houten deuren niet toegestaan;

b. luchtpijpen op droge tanks (bijv. pieken) waarin zich apparatuur bevindt die niet beperkt explosieveilig is uitgevoerd, moeten waterdicht afsluitbaar zijn.

Automatische afsluitmiddelen zijn niet toegestaan, tenzij deze tevens met de hand gesloten kunnen worden.

Afsluitmiddelen moeten waar nodig van een standaanwijzing zijn voorzien;

c. de schoorstenen van kachels moeten tot ten minste 2 m boven het bloot-gestelde dek worden opgetrokken;

d. de voor het bedrijf noodzakelijke motoren moeten hun verbrandingslucht direct van buiten aanzuigen, waarbij moet worden voorkomen dat bij afsluiting van de luchttoevoer lucht wordt aangezogen via de motor-kamer.

De inlaatmonden moeten beschermd zijn opgesteld en zich ten minste 1 m hoger bevinden dan de voeler van de explosiemeter;

e. in de aanzuigleidingen voor de verbrandingslucht van de voortstuwingsmotoren en eventuele voor het bedrijf noodzakelijke hulpmotoren, moeten afsluitinrichtingen, vanuit het stuurhuis bedienbaar, zijn aangebracht. Een afsluitinrichting kan bestaan uit een vanuit het stuurhuis bedienbare klep of een zgn. noodstop direct op de motor(en). De voorziening moet zodanig zijn uitgevoerd dat vanuit het stuurhuis de voortstuwingsmotoren weer in bedrijfsconditie kunnen worden gesteld.

De temperatuur van de afvoergassen mag bij het verlaten van de uitlaat niet hoger zijn dan:

- 100°C indien de uitlaat zich onder het niveau van het vrijboorddek bevindt; en

- 200°C indien de uitlaat zich op een hoger niveau bevindt (schoorsteen).

Om te kunnen voldoen aan het eerstbepaalde moeten watergeïnjecteerde uitlaten worden toegepast.

Ter controle van de temperatuurgrenzen moeten alarmen zijn aangebracht.

g. de elektrische installatie aan dek moet beperkt explosie veilig zijn uitgevoerd.

Aan dek moeten ook voor installaties met een spanning van minder dan 50 Volt de normaal niet onder spanning staande metaaldelen van elektrische apparatuur, alsmede metalen mantels van kabels, geaard zijn.

Dit is niet nodig voor onderdelen welke als gevolg van de wijze van aanbrengen met de scheepsromp metallisch zijn verbonden;

h. de elektrische installatie aan dek welke niet nodig is voor de navigatie, behoeft niet beperkt explosie veilig te zijn, wanneer deze vanuit het stuurhuis met één schakelaar spanningloos kan worden gemaakt;

i. de voor de conservering te gebruiken verfsort voor de romp boven de waterlijn, opbouw en toebehoren, mag bij stootbelasting geen vonken veroorzaken;

j. ten minste één vonkvrij berghout moet op dekniveau rondom het vaartuig aanwezig zijn. Berghouten en apostelen moeten vonkvrij zijn uitgevoerd;

k. voor alle aan boord aanwezige personen moeten vluchtmaskers aanwezig zijn. Deze maskers moeten voldoen aan de volgende eisen:

- werking onafhankelijk van de omgevingsatmosfeer;
- werkingsduur ten minste 15 minuten; en
- van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurd type.

Alle personen aan boord moeten geïnstrueerd zijn in het gebruik van maskers;

l. ter controle op de aanwezigheid van een mogelijk explosief gasmengsel buiten het vaartuig moet een explosiemeter aan boord aanwezig zijn.

Deze explosiemeter moet:

- vast zijn aangebracht met zowel optisch als akoestisch alarm nabij de stuurstand;

- bij het wegvallen van de normale spanning automatisch op een noodstroomcircuit overschakelen, tenzij de meter wordt gevoed door een batterij; en

- van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurd type zijn.

De juiste opstellingsplaats van de explosie veilige sensor moet in overleg met de leverancier worden vastgesteld;

m. er moet een werktuigelijk gedreven brandbluspomp aanwezig zijn met ten minste één brandkraan aan dek met bijbehorende 2½' Storz-koppeling en een brandslang voorzien van een straalpijp/sproeier.

De capaciteit en druk moeten zodanig zijn dat het gehele dek met water kan worden bestreken;

n. meertrossen moeten zijn vervaardigd van plantaardige vezels, bijvoorbeeld Manilla;

o. duidelijke opschriften met de tekst «Gesloten houden langszijde van schepen met gevaarlijke stoffen» moeten worden geplaatst bij alle openingen en toegangen in dek en opbouw; en

p. aan boord moet het boek «Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren» aanwezig zijn.

3. Rijksvaartuigen als bedoeld in het eerste lid worden voorzien van een certificaat van goedkeuring met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van randnummer 10.105(1) en bovendien met de vermelding dat het betreffende rijksvaartuig geschikt is om ligplaats te nemen langszijde van tankschepen tijdens laden, lossen en ontgassen die zijn voorzien van een blauw licht dan wel een blauwe kegel en van schepen die zijn voorzien van twee of drie blauwe lichten dan wel twee of drie blauwe kegels.

Tevens wordt de bepaling opgenomen dat bij enigerlei dreiging, verband houdende met de gevaarlijke stoffen aan boord van het schip waarbij langsijde ligplaats wordt genomen, het rijksvaartuig zich onmiddellijk tot op een veilige afstand moet verwijderen.

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Op 1 juni 1988 is het Binnenschepenbesluit (Stb. 1987, 466) van kracht geworden. Bij het opstellen van het Binnenschepenbesluit is rekening gehouden met twee richtlijnen van de Europese Gemeenschappen, t.w. richtlijn nr. 76/135/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976 inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PbEG L 21), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 78/1016/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1978 (PbEG L 349), welke van toepassing was op vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen, alsmede richtlijn nr. 82/714/EEG van 4 oktober 1982 tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301), welke van toepassing is op vrachtschepen, sleepboten en duwboten.

Het Binnenschepenbesluit is een uitvoering van de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678), waarin is voorzien in de afgifte van een certificaat van onderzoek voor schepen, nadat is gebleken dat de betreffende schepen voldoen aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regelen. De Binnenschepenwet is op een zodanige wijze uitgevoerd, dat tevens rekening is gehouden met de inhoud van voornoemde richtlijnen.

In de bijlagen II en III, behorende bij het Binnenschepenbesluit, zijn technische eisen opgenomen met betrekking tot het onderzoek van de in het besluit genoemde categorieën schepen, t.w. vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen. Deze eisen hebben betrekking op de constructie, de inrichting, de werktuigen, de uitrusting, het vrijboord, de stabiliteit van het schip, alsmede op de sleep- en duwverbindingen van schepen. Tevens zijn in bijlage IV, behorende bij het Binnenschepenbesluit, eisen opgenomen met betrekking tot bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord, terwijl ingevolge artikel 26 van het besluit ook bepaalde regelen van bijlage II daartoe strekken.

Het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 3 van de Binnenschepenwet, is momenteel verplicht voor nieuwe passagiersschepen, vrachtschepen, sleepboten en duwboten, alsmede voor bestaande passagiersschepen, voor bestaande vrachtschepen en sleepboten en duwboten, die zijn voorzien van een normaal certificaat van goedkeuring op grond van bijlage 2 van het Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), alsmede bestaande vrachtschepen met een laadvermogen van 650 ton of meer en bestaande sleep- en duwboten met een vermogen van 300 kW en meer.

Bij de onderhavige wijziging is voorzien in het opnemen van technische eisen voor rijksvaartuigen en veerboten in het Binnenschepenbesluit, die zijn neergelegd in nieuwe aan het besluit toegevoegde bijlagen.

De regelen van Bijlage IV met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen zullen ook van toepassing zijn op de rijksvaartuigen en veerboten.

De onderhavige wijziging houdt verband met de wijziging van de Binnenschepenwet van 27 mei 1993 (Stb. 318), die op 1 augustus 1993 (Stb. 425) gedeeltelijk van kracht is geworden. Bij voornoemde wijziging van de Binnenschepenwet is de uitzondering voor schepen, die eigendom zijn van of gehuurd zijn door het Rijk en die bestemd zijn om ten dienste van het Rijk te worden gebruikt, zoals die was opgenomen in artikel 4, eerste lid, aanhef en onder h, van de Binnenschepenwet, vervallen.

Zulke schepen werden tot 1 november 1988 beheerd onder toezicht van de Dienst Vaartuigen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en

moesten voldoen aan de regelen neergelegd in de «Veiligheidsnormen en voorschriften voor Rijksvaartuigen 1976» (VVR).

Het betrof zowel het technisch-economisch beheer als het veiligheids-toezicht. Naar de huidige inzichten wordt het niet langer nodig geoordeeld voor rijksvaartuigen eigen veiligheidsregels te stellen, noch om door een daartoe ingerichte dienst toezicht op het beheer daarvan te doen uitoefenen. Het veiligheidstoezicht kan worden overgelaten aan de instanties, die ook het toezicht uitoefenen op de veiligheid van particuliere schepen, t.w. de scheepvaartinspectie en de arbeidsinspectie, terwijl het technisch-economisch beheer van rijksvaartuigen kan worden overgelaten aan de beheerders van die vaartuigen.

In verband met de voornoemde ontwikkelingen is de Dienst Vaartuigen bij koninklijk besluit van 11 oktober 1988 (Stb. 476) met ingang van 1 november 1988 opgeheven. Tevens waren sindsdien de «Veiligheidsnormen en voorschriften voor Rijksvaartuigen 1976» niet langer van kracht.

De technische eisen waaraan de rijksvaartuigen moeten voldoen, alvorens er een certificaat van onderzoek wordt afgegeven, zijn opgenomen in de nieuwe bijlage VI van het Binnenschepenbesluit.

Een deel van de rijksvaartuigen behoort tot de categorie schepen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Binnenschepenwet. Dat artikelonderdeel is nog niet in werking getreden. In verband daarmee zal dat wetsartikel gelijktijdig met het onderhavige besluit in werking dienen te treden, voor zover het rijksvaartuigen betreft.

Tevens wordt het wenselijk geacht om technische veiligheidseisen en aanvullende eisen voor veerboten op te nemen in het Binnenschepenbesluit.

Voorheen dienden de veerboten te voldoen aan de eisen, neergelegd in de Wet Openbare Vervoermiddelen (Stb. 1880, 67), die inmiddels bij besluit van 27 maart 1992 (Stb. 153) is ingetrokken, door het in werking treden van artikel 60 van de Binnenschepenwet.

Er was echter duidelijk behoefte aan strengere en aanvullende technische eisen, die specifiek bedoeld zijn voor de veiligheid van veerboten.

Aanleiding hiertoe was onder meer de ramp met de veerboot de «Herald of Free Enterprise», die heeft plaatsgevonden in 1987. De technische eisen ten behoeve van veerboten werden in nauwe samenwerking met de directies van de geregelde veerbootdiensten op de Waddenzee en de Westerschelde, alsmede specialisten van twee scheepsbouwkundige adviesbureaus, opgesteld.

Tevens is rekening gehouden met het advies van de Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen, zoals verwoord door de Minister van Verkeer en Waterstaat in een brief van 13 april 1992 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal (kamerstukken 1991-1992, 22 300 XII, nr. 49).

De technische aanvullende eisen ten behoeve van veerboten zijn neergelegd in de nieuwe bijlage V van het Binnenschepenbesluit.

Mede in verband met het voorgaande is tevens een aantal artikelen van het Binnenschepenbesluit aangepast. Verder is van de mogelijkheid gebruik gemaakt om enige modernisering en verbeteringen aan te brengen in het besluit.

Ter uitvoering van artikel 58, derde lid, van de Binnenschepenwet werd een voorontwerp van het onderhavige besluit (met de toelichting) bekendgemaakt in de Staatscourant van 27 mei 1994 (nr. 98). Van deze bekendmaking is mededeling gedaan aan de Staten-Generaal.

Naar aanleiding van de bekendmaking is een reactie ontvangen van het Korps landelijke politiediensten. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen van zuiver juridisch-technische aard.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1

A

Het Binnenschepenbesluit wordt uitgebreid met technische en aanvullende eisen voor rijksvaartuigen en veerboten. Derhalve zullen deze schepen in het Binnenschepenbesluit moeten worden opgenomen, waartoe aan artikel 1 van het Binnenschepenbesluit de definities van een rijksvaartuig en een veerboot zullen worden toegevoegd. Hierbij wordt ten aanzien van rijksvaartuigen het onderscheid gemaakt tussen rijksvaartuig en open rijksvaartuig. Onder «rijksvaartuig» wordt verstaan een schip dat eigendom is van of gehuurd is door het Rijk en dat is gebouwd of bestemd om ten dienste van het Rijk te worden gebruikt voor de vaart op de binnenwateren, niet zijnde een passagiersschip of een veerboot.

Een «open rijksvaartuig» is een rijksvaartuig dat noch is voorzien van een gesloten opbouw, noch van een doorlopend dek.

Een «veerboot» is een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning als ook van voertuigen op meer dan twee wielen, en dat een bootdienst onderhoudt tussen twee of meer aanlegplaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde en de zeemonding daarvan met inbegrip van de overige waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds.

Aan de overige schepen die veerdiensten onderhouden worden geen aanvullende eisen gesteld. Zij blijven vallen onder het begrip «passagiersschip».

B

Bij artikel 1, tweede lid, onder p, wordt de zinsnede «niet zijnde een veerboot» toegevoegd, om aan te geven dat een onder een passagiersschip niet langer mede een veerboot mag worden verstaan.

D

De nieuwe bijlage V, die technische regelen bevat voor veerboten, en de nieuwe bijlage VI, die technische regelen bevat voor rijksvaartuigen, moeten in het Binnenschepenbesluit worden genoemd. Daartoe wordt artikel 3 vervangen door een nieuw artikel 3, inhoudende dat bij het besluit zes bijlagen behoren, waarna de bijlagen achtereenvolgens nader worden aangeduid.

E

Als gevolg van het feit dat de rijksvaartuigen en veerboten nu onder de werking van de Binnenschepenwet vallen, en derhalve verplicht zijn een certificaat van onderzoek aan boord te hebben, is artikel 4 van het Binnenschepenbesluit zodanig gewijzigd dat het hoofd van de scheepvaartinspectie ook certificaten afgeeft voor veerboten en rijksvaartuigen, indien deze schepen voldoen aan de eisen neergelegd in de bijlagen V of VI.

F

Artikel 19 is vervangen door een nieuw artikel 19, waarin wordt bepaald dat bij het onderzoek dan wel bijzonder onderzoek van schepen wordt nagegaan of de betreffende schepen voldoen aan de op die schepen van

toepassing zijnde regelen neergelegd in de bijlagen behorende bij het Binnenschepenbesluit. Aan de opsomming van de schepen zijn nu de veerboten en rijksvaartuigen toegevoegd, alsmede de bijlagen V en VI.

G

In artikel 21 is de opsomming van de bijlagen uitgebreid met de bijlagen V en VI.

H

In artikel 23, waar het onderzoek ter beoordeling van de stabiliteit van vaartuigen wordt geregeld, is aan het eerste en tweede lid «veerboot» toegevoegd en is in het derde lid «rijksvaartuig» toegevoegd, zodat ook de rijksvaartuigen en de veerboten volgens het systeem van het Binnenschepenbesluit op hun stabiliteit worden beoordeeld.

I

Door aan artikel 24, derde lid, de veerboot toe te voegen, wordt bewerkstelligd dat het hoofd van de scheepvaartinspectie ook ten aanzien van veerboten kan bepalen dat een hellingproef wordt gehouden in het kader van een, ingevolge het eerste lid van artikel 24, benodigd bijzonder onderzoek.

J

Door aan artikel 25, vierde lid, de veerboot toe te voegen, wordt bewerkstelligd dat aan boord van veerboten niet meer passagiers worden toegelaten dan het ten hoogste toegestane aantal volgens het certificaat.

L

Door veerboten en rijksvaartuigen op te nemen in artikel 27 wordt het hoofd van de scheepvaartinspectie op de hoogte gesteld door de toezichthoudende ambtenaar, indien deze vaststelt dat aan boord van een veerboot of een rijksvaartuig de benodigde documenten ontbreken, deze niet geldig zijn of daarin de verkeerde gegevens zijn vermeld.

P

Door de veerboten toe te voegen aan artikel 42 wordt bewerkstelligd dat de veerboten ook onder de overgangsbepalingen neergelegd in bijlage III van het Binnenschepenbesluit zullen vallen.

Q

Door de veerboten toe te voegen aan artikel 43 wordt bewerkstelligd dat ook ten aanzien van veerboten de regelen, opgenomen in de eerste kolom van de tabel van artikel 11.02 van bijlage III, niet van toepassing zijn gedurende vijf jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek.

Artikel II

B

Bij de formulering van het derde en vierde lid van artikel 1.02 van bijlage II is rekening gehouden met de uitbreiding van bijlage I met binnenwateren van zone 2 in Zweden (Stb. 1993, 776).

C

Met ingang van 1 januari 1993 is het ingevolge het Besluit inzake stoffen die de ozonlaag aantasten (Stb. 1992, 599) verboden om HALON, als genoemd onder categorie 3 van de bij het voornoemde besluit behorende bijlage, toe te passen of voorhanden te hebben in een blusgasinstallatie, een blustoestel of enig ander produkt op grond van het voornoemde besluit. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft bij Resolutie 91-II-26 besloten het gebruik van CO₂ in blusgasinstallaties toe te staan. In verband hiermee wordt artikel 7.03 van bijlage II in het tweede lid, onder a en c, aangepast en wordt het zesde lid vervangen door een nieuw zesde lid.

Tevens wordt in verband hiermee onder l in artikel 9.06 van bijlage III HALON vervangen door CO₂.

G

Het is wenselijk en noodzakelijk bevonden dat de opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen, bedoeld in artikel 8.03 van bijlage III, periodiek worden gekeurd. De keuring wordt verricht door een door het hoofd van de scheepvaartinspectie aangewezen deskundige. In geval van goedkeuring wordt een bewijs van goedkeuring, ondertekend door voornoemde deskundige, uitgereikt. Het hoofd van de scheepvaartinspectie stelt de geldigheidsduur van een goedkeuring vast.

De lengte van de geldigheidsduur van een goedkeuring alsmede de frequentie van de keuringen zijn afhankelijk van het type schip. In verband hiermee wordt een nieuw zesde lid toegevoegd aan artikel 8.03 van bijlage III.

Artikel III

Toelichting bij bijlage V van het Binnenschepenbesluit.

Algemeen

In deze bijlage zijn de technische regelen opgenomen waaraan veerboten moeten voldoen teneinde voor de afgifte van een certificaat in aanmerking te kunnen komen. De overgangsbepalingen voor bestaande veerboten zijn eveneens in deze bijlage opgenomen.

De technische regelen zijn in hoofdzaak gebaseerd op de regelen van bijlage III van het Binnenschepenbesluit, waarin technische regelen voor passagiersschepen zijn opgenomen. Deze technische regelen voor passagiersschepen zijn afgeleid van de regelen van hoofdstuk 11 van het huidige Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb 1976, 476).

Voornoemde samenhang van regelen werkt bevorderend voor een zo uniform mogelijke behandeling van schepen voor de nationale vaart en schepen voor de Rijnvaart. De technische regelen voor veerboten zijn in nauw overleg met de directies van de geregelde veerbootdiensten op de Waddenzee en de Westerschelde en veerbootdeskundigen samengesteld en zijn ontstaan als gevolg van een aantal ongevallen met veerboten, waarbij met name de ramp in 1987 met de veerboot «Herald of Free Enterprise» met veel slachtoffers, de noodzaak tot herbezinning over de veiligheid van deze categorie van schepen onderstreepte. Genoemd schip kapseisde na vertrek uit een haven op zee vlak voor de kust in relatief ondiep water na het uitvoeren van een bepaalde manoeuvre. Op initiatief van de directies van genoemde veerbootdiensten werd op grond van artikel 58 van de Binnenschepenwet een overleggroep ingesteld met onder andere als taak het veiligheidsniveau van de veerbootdiensten op de Waddenzee en de Westerschelde te herzien en zonodig specifieke technische regelen voor veerboten op te stellen.

Tevens is bij de opstelling van de technische regelen voor veerboten het advies van de Stuurgroep Mobiliteit Ouderen en Gehandicapten verwerkt.

Bij brief van 13 april 1992 (kamerstukken 1991-1992, 22 300 XII, nr.49) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer der Staten-Generaal geïnformeerd omtrent voornoemd advies. Uitgangspunt van de Stuurgroep is dat de voorkeur uitgaat naar algemene voorzieningen in plaats van speciale voorzieningen ter verbetering van de mobiliteitspositie van ouderen en gehandicapten. In dit kader zijn aanbevelingen gedaan met betrekking tot veerbootdiensten. Een van deze aanbevelingen houdt in dat voor nieuwe schepen de eis moet worden gesteld dat de vrije doorgang van verbindingswegen, deuren en uitgangen, die zijn bestemd voor passagiers, een beschikbare breedte moeten hebben van ten minste 0,85 m. Aan deze aanbeveling is in bijlage V uitvoering gegeven.

Tevens dient bij de keuring van ontwerp-tekeningen van veerboten door de scheepvaartinspectie de volgende opmerking te worden geplaatst:

Met betrekking tot de bruikbaarheid van het schip voor ouderen en gehandicapten verzoek ik u rekening te houden met het gestelde in «Geboden toegang».

Veerboten onderscheiden zich van passagiersschepen omdat naast het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning, tevens voertuigen op meer dan twee wielen worden vervoerd. Andere belangrijke verschillen, die een afzonderlijke regeling voor veerboten wettigen, ten opzichte van de technische regelen voor passagiersschepen in bijlage III van het Binnenschepenbesluit, zijn onder meer de aard van het vaarwater waar deze schepen varen, andere bouwwijzen die nodig zijn door onder andere de verschillende waterdiepten waarop deze schepen varen, alsmede het relatief grote aantal personen die vervoerd moeten kunnen worden. De technische regelen voor passagiersschepen zoals opgenomen in bijlage III zijn meer toegesneden op passagiersschepen bestemd voor het varen op de Rijn en de overige binnenwateren met uitzondering van de Waddenzee en de Westerschelde.

Bij het opstellen van de technische regelen voor veerboten heeft het streven naar het operationeel houden van het schip, waardoor het schip te allen tijde een haven moet kunnen bereiken, het uitgangspunt gevormd. In geval van een dreigende ramp kan het debarkeren van passagiers op open water tot risicovolle acties leiden. Een haven daarentegen is de veiligste plaats voor een nooddebaratie en hulpverlening. Als gevolg hiervan is veel aandacht besteed aan stabiliteit van veerboten, zowel in intakte als ook in lekke toestand, aan het niet toestaan van deuren in waterdichte schotten onder het schottendek, aanbrengen van de nodige stroefheid in autodekken ter voorkoming van het wegglijden van voertuigen bij slagzij, de voorziening van twee volledig gescheiden machinekamers voor de scheepsvoortstuwung die onafhankelijk van elkaar moeten kunnen werken, beperking van het toegestane aantal passagiers, noodontschepingsvoorzieningen en een overgangsregeling voor bestaande schepen.

De volgorde van de artikelen is gebaseerd op de volgorde van de artikelen van bijlage III van het Binnenschepenbesluit, waardoor bij vergelijking de verschillen tussen passagiersschepen en veerboten duidelijk naar voren komen.

Hoofdstuk 1

In dit hoofdstuk wordt aangesloten bij de begripsbepalingen van bijlage III. Tevens wordt in dit hoofdstuk bepaald welke regelen van bijlage II en bijlage III van overeenkomstige toepassing zijn op veerboten, en van welke regelen van bijlage II en bijlage III de veerboten zijn vrijgesteld. Dit is noodzakelijk om een herhaling van een groot deel van de regelen van bijlage II en bijlage III in deze bijlage te voorkomen.

De veerboten dienen te allen tijde aan de regelen van de onderhavige bijlage te voldoen.

Hoofdstuk 2

Dit hoofdstuk bevat de regelen met betrekking tot de waterdichte indeling van een veerboot. Hierbij is aangesloten bij de regelen, opgenomen in bijlage III, die gelden voor een passagiersschip.

Afwijkend hierbij is dat bij de lekberekening wordt uitgegaan van een afwijkende voorgeschreven beschadigingsomvang. Deuren in waterdichte schotten onder het schottendeck worden in principe niet toegestaan.

Hoofdstuk 3

Dit hoofdstuk bevat regelen met betrekking tot de stabiliteit. De stabiliteitscriteria wijken af van de stabiliteitscriteria voor passagiersschepen, die zijn neergelegd in bijlage III. De reden hiervoor is dat met veerboten ook voertuigen worden vervoerd.

Hoofdstuk 4

Dit hoofdstuk bevat regelen met betrekking tot vrijboord en veiligheidsafstand. Het minimale vrijboord, voorgeschreven voor veerboten, is gelijk aan het minimale vrijboord voor passagiersschepen die varen op de binnenwateren van zone 2 en bedraagt tenminste 0,40 meter. Dit geldt eveneens voor de veiligheidsafstand tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn. Deze veiligheidsafstand mag voor de binnenwateren van zone 2 niet minder dan 0,60 meter bedragen.

Hoofdstuk 5

Dit hoofdstuk regelt het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De vaststelling van het ten hoogste toegestane aantal passagiers is beperkt tot 1 750. Dekruimten bestemd voor het vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen worden niet meegerekend bij de berekening van het toegestane aantal passagiers.

Tevens is in dit hoofdstuk uitvoering gegeven aan de aanbeveling naar aanleiding van het advies van de Stuurgroep Mobiliteit Ouderen en Gehandicapten, inhoudende dat voor nieuwe schepen de eis moet worden gesteld dat de doorgang van verbindingswegen, deuren en uitgangen, die zijn bestemd voor passagiers, een beschikbare breedte moeten hebben van ten minste 0,85 meter.

Hoofdstuk 6

Dit hoofdstuk bevat regelen met betrekking tot de constructie van veerboten. Omdat veerboten behalve passagiers ook voertuigen vervoeren, worden speciale eisen gesteld aan de constructie van de voor voertuigen bestemde vaste en beweegbare dekken, laadkleppen en dergelijke, op basis van de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken. Daarnaast worden eisen gesteld aan de stroefheid van deze dekken, de nodige spuumogelijkheden en de breedte van opstelstroken voor voertuigen. Veerboten met meer dan 300 passagiers moeten van twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing zijn voorzien, die volledig onafhankelijk van elkaar moeten kunnen werken.

Hoofdstuk 7

Dit hoofdstuk bevat regelen met betrekking tot de reddingmiddelen en de overige uitrusting. De regelen met betrekking tot de reddingmiddelen zijn gebaseerd op het varen van veerboten op de binnenwateren van zone 2. Op deze wateren, waar hulp bij ongevallen niet direct voorhanden is, zijn de eisen voor de gemeenschappelijke reddingmiddelen voor veerboten verzwaaard ten opzichte van de eisen voor de gemeenschappelijke reddingmiddelen voor passagiersschepen. In tegenstelling tot passagiersschepen moeten veerboten aan beide scheepszijden voorzien

zijn van noodontschepingsplaatsen en ontschepingsladders en indien er meer dan 1 000 passagiers vervoerd worden ook van ontschepingsglijbanen. De bijboot op veerboten met meer dan 300 passagiers moet gemotoriseerd zijn.

De eisen met betrekking tot de overige uitrusting, waardoor veerboten zich onderscheiden van passagiersschepen, hebben onder andere betrekking op de verplichting dat veerboten uitgerust moeten zijn met draagbare vluchtmaskers ten behoeve van de bemanning vanwege het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen en het voorzien zijn van borden met instructies voor bestuurders van die voertuigen hoe te handelen aan boord.

Voorts wijkt het ankergerief af van dat van passagiersschepen. Aan elk scheepseinde van een veerboot is ten minste één anker voorgeschreven, indien de veerboot aan voor- en achterschip voorzien is van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen.

Tenslotte moeten veerboten naast de in bijlage II en III voorgeschreven uitrusting voorzien zijn van een radarinstallatie en bochtaanwijzer, alsmede een clinometer in elk stuurhuis.

Hoofdstuk 8

Dit hoofdstuk bevat de overgangsbepalingen voor bestaande veerboten. Voor wat betreft de systematiek van de overgangsbepalingen is aangesloten bij de bijlagen II en III van het Binnenschepenbesluit.

Toelichting bij bijlage VI van het Binnenschepenbesluit

Algemeen

In deze bijlage zijn de technische regelen opgenomen waaraan rijksvaartuigen moeten voldoen teneinde voor de afgifte van een certificaat in aanmerking te kunnen komen. In deze bijlage zijn eveneens overgangsbepalingen voor bestaande rijksvaartuigen opgenomen.

De regelen van deze bijlage zijn gebaseerd op bijlage II, waarin technische regelen zijn opgenomen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten. Voor wat betreft de afwijkende regelen voor rijksvaartuigen die varen op de binnenwateren van zone 2, is aangesloten bij bepaalde regels van bijlage III, waarin technische regelen zijn opgenomen voor passagiersschepen.

Vanwege de grote verscheidenheid zijn de rijksvaartuigen in deze bijlage in een zestal categorieën ondergebracht. Deze indeling in categorieën is voornamelijk gerelateerd aan de bestemming en lengte van het schip.

De verscheidenheid in de bestemming van de rijksvaartuigen brengt met zich mee dat bepaalde rijksvaartuigen, zoals rijksvaartuigen die langzij schepen, die gevaarlijke stoffen vervoeren, ligplaats moeten nemen, bijvoorbeeld politieboden, alsmede rijksvaartuigen bestemd voor rampenbestrijding, waaronder brandblusvaartuigen, bovendien moeten voldoen aan regelen van bepaalde randnummers van het Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), bijlage 2 (ADNR), bijlage B (Stb 1977, 371).

Voor de zes categorieën van rijksvaartuigen zijn in deze bijlage afwijkende regelen opgenomen. Verder is voor bestaande rijksvaartuigen de mogelijkheid opgenomen dat deze schepen, mits ze voldoen aan bepaalde regelen van de in 1988 ingetrokken «Veiligheidsnormen en voorschriften voor rijksvaartuigen 1976» (VVR), slechts aan enkele regelen van deze bijlage behoren te voldoen.

Een aantal regelen van deze bijlage is 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.

Bij de hoofdstuksgewijze toelichting wordt vooral ingegaan op de belangrijkste afwijkingen ten opzichte van bijlage II van het Binnenschepenbesluit.

Hoofdstuk 1

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de categorieën waarin de rijksvaartuigen worden onderverdeeld en de daarop van toepassing zijnde regelen, met onder andere een verwijzing naar de regelen van bijlage II van het Binnenschepenbesluit. Daarmee wordt voorkomen dat een groot deel van deze regelen in deze bijlage wordt herhaald.

Bij de in artikel 1.01, derde en vierde lid, bedoelde «andere rijksvaartuigen» moet worden gedacht aan onder andere patrouillevaartuigen en brandblusvaartuigen.

In artikel 1.01, zesde lid, is bepaald dat rijksvaartuigen met als taak rampenbestrijding, waaronder blusvaartuigen, eveneens moeten voldoen aan de door het hoofd van de scheepvaartinspectie met betrekking tot een bepaald schip vastgestelde aanvullende eisen. Het spreekt vanzelf dat de scheepvaartinspectie alvorens deze eisen te stellen, overleg pleegt met het desbetreffende ministerie.

Hoofdstuk 2

Dit hoofdstuk bevat afwijkende regelen met betrekking tot uitgangen van machinekamers en ketelruimen, die gelden voor alle rijksvaartuigen. De rijksvaartuigen dienen wel aan bepaalde voorwaarden te voldoen. Een van de afwijkingen is het niet behoeven te hebben van een tweede uitgang voor machinekamers en ketelruimen, zoals deze is voorgescreven volgens bijlage II van het Binnenschepenbesluit.

Hoofdstuk 3

Dit hoofdstuk bevat de afwijkende regelen voor rijksvaartuigen genoemd in het tweede, derde en vierde lid, van artikel 1.01, voor wat betreft reddingmiddelen. De mogelijkheid wordt geschapen om, gelet op de beperking aan dekoppervlak bij bepaalde rijksvaartuigen en de geringe waterverplaatsing van die schepen, af te wijken van de uitrusting van een bijboot, mits daarvoor een reddingvlot in de plaats komt en het reddingvlot gemakkelijk kan opdrijven bij het onderwater geraken van de opstelplaats. Verder is geregeld dat het reddingvlot van een voorgescreven uitrusting moet zijn voorzien en periodiek moet worden gekeurd.

Hoofdstuk 4

In dit hoofdstuk zijn afwijkende regelen opgenomen voor rijksvaartuigen genoemd in het tweede lid van artikel 1.01 met een lengte van minder dan 25 meter en rijksvaartuigen genoemd in het vierde lid van artikel 1.01. De afwijkingen zien op waterdichte draaideuren in schotten andere dan het voorpiekschot, niet-gasdichte scheidingswanden tussen een verblijf en de voortstuwingsruimte, onbrandbaarheid van bepaalde scheidingswanden en dekken, geringere hoogte van de inzinkingsmerken, afwijkingen in de toegepaste coëfficiënt bij de berekening van het benodigde ankergewicht, de lengte van een loopplank en het niet voorzien behoeven te zijn van een loopplank.

Hoofdstuk 5

Dit hoofdstuk bevat afwijkende regelen voor rijksvaartuigen genoemd in het derde lid van artikel 1.01. De mogelijkheid wordt geboden de toepassing van een vaste waarde voor de te gebruiken coëfficiënt bij de berekening van het totaal benodigde ankergewicht.

Hoofdstuk 6

Dit hoofdstuk bevat afwijkende regelen voor rijksvaartuigen die worden gebruikt op de binnenwateren van zone 2.

Indien bepaalde rijksvaartuigen gebruikt worden op de binnenwateren van zone 2 dient voor de berekening van de stabiliteit van die vaartuigen met een andere waarde voor de specifieke winddruk rekening te worden gehouden dan is aangegeven voor passagiersschepen die varen op de binnenwateren van zone 2. Die waarde is in dit hoofdstuk voor de betreffende schepen aangegeven. Tevens zijn in dit hoofdstuk eisen gesteld met betrekking tot het vrijboord, de veiligheidsafstand en inzinkingsmerken, alsmede eisen voor open rijksvaartuigen die gebruikt worden op de binnenwateren van zone 2. Verder is geregeld dat in de betreffende wateren onder voorwaarden waterdichte vensters onder het vrijboorddek mogen zijn aangebracht en van welke extra uitrusting die schepen boven de normaal voorgeschreven uitrusting moeten zijn voorzien.

Hoofdstuk 7

In dit hoofdstuk zijn regelen opgenomen voor rijksvaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. De regelen geven aan aan welke randnummers van het Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen die schepen moeten voldoen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen rijksvaartuigen die niet tijdens laden, lossen en ontgassen van tankschepen langs zijde die tankschepen ligplaats nemen en die wel tijdens laden, lossen en ontgassen van tankschepen langs zijde die tankschepen ligplaats nemen.

In dit hoofdstuk is tevens geregeld welke vermelding in die gevallen in het certificaat van goedkeuring moet worden opgenomen en van welke opschriften die rijksvaartuigen moeten worden voorzien.

Hoofdstuk 8

Dit hoofdstuk bevat de overgangsbepalingen voor bestaande rijksvaartuigen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven aan welke regels bestaande rijksvaartuigen, die voldoen aan de betreffende regels van de in 1988 ingetrokken «Veiligheidsnormen en voorschriften Rijksvaartuigen 1976», moeten gaan voldoen bij de inwerkingtreding van deze bijlage. De opsomming van die regels is geregeld in artikel 8.02 van dit hoofdstuk.

In het derde lid van artikel 8.02 van dit hoofdstuk wordt tenslotte de afgifte van het certificaat van goedkeuring geregeld, alsmede de opname van de bepaling over het zich verwijderen tot op veilige afstand van het tankschip met gevaarlijke stoffen door het rijksvaartuig bij dreiging van een gevaarlijke situatie.

Artikel IV

Nu bij de wet van 27 mei 1993 (Stb. 318) ook rijksvaartuigen onder de werking van de Binnenschepenwet zijn gebracht, dient de toepassing van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart verder te worden ingeperkt. Aangezien de verplichting tot het zijn voorzien van een certificaat van onderzoek ingevolge de Binnenschepenwet inmiddels (gedeeltelijk) in werking is getreden, kan bij de formulering van artikel 1, vijfde lid, van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart thans uitdrukkelijk naar bepalingen van de Binnenschepenwet zelf worden verwezen. De formulering is overigens zodanig gekozen, dat ook binnenvaartuigen die, zonder daartoe verplicht te zijn, in het kader van de geleidelijke invoering van de Binnenschepenwet reeds zijn voorzien van een certificaat van onderzoek, niet langer onder de werking van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart vallen.

Artikel V

Zoals reeds aangegeven in het algemene gedeelte van de toelichting, zal het tijdstip van inwerkingtreding van het besluit gelijktijdig met dat van de inwerkingtreding van artikel 3, eerste lid, onderdeel b, van de Binnenschepenwet, alsmede dat van de onderdelen B1 en B3 van artikel I van de wet op 27 mei 1993, houdende wijziging van de Binnenschepenwet, dienen te worden bepaald.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
R. L. O. Linschoten