



153

Besluit van 6 maart 1998, 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 19 december 1997, nr. DGG/J-97010423, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, na overleg met Onze Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;

Gelet op de artikelen 1, derde lid, 5, eerste en derde lid, 10, eerste lid, 13, eerste lid, 27, zevende lid, en 58, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 22 januari 1998, nr. W09.97.0817);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 maart 1998, nr. DGG-98001707, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, na overleg met Onze Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Binnenschepenbesluit¹ wordt gewijzigd als volgt:

A. Artikel 19 komt te luiden:

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.

B. Artikel 26 komt te luiden:

Artikel 26

Ter bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten,

duwboten, passagiersschepen, veerboten en rijksvaartuigen bij gebruik op de binnenwateren

a. moeten de inrichting en uitrusting van die schepen voldoen aan de regelen, opgenomen in de hoofdstukken 8 en 11 van bijlage II alsmede aan door Onze Ministers aangewezen andere regelen, opgenomen in bijlage II;

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

C. De artikelen 36 tot en met 44 komen te luiden:

Artikel 36

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

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

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

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

Artikel 37

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

Artikel 38

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

Artikel 39

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

Artikel 40

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

Artikel 41

In afwijking van het bepaalde in artikel 39 zijn bij het onderzoek van bestaande vrachtschepen, sleepboten en duwboten, die op 1 juni 1985 zijn ingericht voor het voeren van het schip door een persoon met behulp van radar, de regelen van hoofdstuk 9 van bijlage II van toepassing.

Artikel 42

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

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

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

Artikel 43

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

Artikel 44

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

D. Bijlage III bij het Binnenschepenbesluit wordt vervangen door de als bijlage bij dit besluit behorende «Bijlage III. Technische regelen voor passagiersschepen».

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

¹ Stb. 1987, 466, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 maart 1998, Stb. 136.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 april 1998, nr. 70.

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

's-Gravenhage, 6 maart 1998

Beatrix

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

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
F. H. G. de Grave

Uitgegeven de *vierentwintigste* maart 1998

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

Dit besluit strekt tot wijziging van het Binnenschepenbesluit. Enkele artikelen van het Binnenschepenbesluit en bijlage III, behorende bij dat besluit, werden niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)¹. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is het onderhavige besluit in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/97, 25 389).

Het Binnenschepenbesluit is oorspronkelijk vastgesteld bij besluit van 16 juli 1987 (Stb. 466) en nadien gewijzigd bij de besluiten van 8 december 1993 (Stb. 661), 24 december 1993 (Stb. 776), 15 december 1994 (Stb. 915) en 15 januari 1997 (Stb. 60). Voor een toelichting op de achtergronden van dit besluit wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het oorspronkelijke besluit en de nota's van toelichting bij bovengenoemde wijzigingsbesluiten.

De tekst van het Binnenschepenbesluit, zoals dat na de onderhavige wijziging luidt, is identiek aan de tekst van het Binnenschepenbesluit, zoals dat voor wijziging luidde. Om verwarring te voorkomen is ook de nummering van de artikelen niet gewijzigd.

Het ontwerp-besluit is op 19 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG (notificatie nr. 97/0597/NL). Het is op 7 oktober 1997 tevens gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie, ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van het op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Verdrag inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) (notificatie nr. G/TBT/97.616). Een aankondiging van de desbetreffende notificatie is gepubliceerd in de Staatscourant van 14 oktober 1997, nr. 197. Deze notificaties zijn noodzakelijk, aangezien het onderhavige besluit technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst.

Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op in Nederland geproduceerde en ingevoerde schepen, zijn van uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen en het milieu noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover het besluit kwantitatieve invoerbepalingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.

Het onderhavige besluit stelt slechts de artikelen 19, 26 en 36 tot en met 44, alsmede bijlage III van het Binnenschepenbesluit opnieuw vast. Met het oog op de doelmatigheid van de hersteloperatie en de omvang van het Binnenschepenbesluit is er, gelet op het feit dat verreweg het grootste deel van het Binnenschepenbesluit niet behoefde te worden genotificeerd, voor gekozen om niet het gehele besluit opnieuw vast te stellen.

De artikelen 1 tot en met 18, 20 tot en met 25, 27 tot en met 35 en 45 tot en met 48 behoeften geen notificatie, omdat zij geen technische voorschriften in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG bevatten of omdat zij zijn ontleend aan 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). Ook de bijlagen I en II zijn ontleend aan richtlijn nr. 82/714/EEG.

¹ Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bijlage IV behoefde niet te worden genotificeerd, omdat de daarin vervatte technische voorschriften zijn ontleend aan het Veiligheidsbesluit binnenvaart (Stb. 1963, 170), dat reeds voor de inwerkingtreding van richtlijn nr. 83/189/EEG werd vastgesteld.

De bijlagen V en VI waren reeds genotificeerd (notificatienummer 96/0033/NL).

Ter uitvoering van artikel 58, tweede lid, van de Binnenschepenwet werd een voorontwerp van het onderhavige besluit (met de nota van toelichting) bekendgemaakt in de Staatscourant van 15 september 1997, nr. 184. Van deze bekendmaking is mededeling gedaan aan de Staten-Generaal.

De notificaties en de voorhangprocedure hebben niet geleid tot wijziging van het ontwerp-besluit.

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

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
F. H. G. de Grave

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1. Algemeen

- 1.01. Definities
- 1.02. Toepassing van de regelen
- 1.03. Algemene regelen

Hoofdstuk 2. Waterdichte indeling van het schip

- 2.01. Algemene regel
- 2.02. Regelen betreffende de waterdichte indeling

Hoofdstuk 3. Regelen betreffende de schotten

- 3.01. Algemene regelen
- 3.02. Openingen en deuren in schotten
- 3.03. Doorvoeringen van pijpleidingen
- 3.04. Sprongen en nissen in schotten
- 3.05. Aantekening in het certificaat

Hoofdstuk 4. Stabiliteit

- 4.01. Algemene regelen
- 4.02. Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen
- 4.03. Kenterend moment ten gevolge van winddruk
- 4.04. Kenterend moment ten gevolge van roer geven
- 4.05. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand
- 4.06. Stabiliteit in lekke toestand

Hoofdstuk 5. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken

- 5.01. Vrijboord
- 5.02. Veiligheidsafstand
- 5.03. Vlak van de grootste inzinking
- 5.04. Inzinkingsmerken

Hoofdstuk 6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers

- 6.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers
- 6.02. Aanduiding op het schip

Hoofdstuk 7. Bijzondere voorzieningen voor passagiers

- 7.01. Beveiliging tegen vallen
- 7.02. Toegangen, uitgangen en verbindingswegen
- 7.03. Deuren
- 7.04. Vluchtwegmarkering
- 7.05. Toiletten
- 7.06. Ruimten niet toegankelijk voor passagiers

Hoofdstuk 8. Reddingmiddelen

- 8.01. Reddingboeien
- 8.02. Reddingvesten
- 8.03. Gemeenschappelijke reddingmiddelen
- 8.04. Bijboot

Hoofdstuk 9. Brandbescherming en brandbestrijding

- 9.01. Scheidingswanden en beschietingen
- 9.02. Trappen en trappenschachten
- 9.03. Ruimten met verhoogd brandrisico
- 9.04. Materialen
- 9.05. Onderverdeling van gangen
- 9.06. Machiniekamers en autoruimen
- 9.07. Ventilatiesystemen
- 9.08. Brandmeldinstallatie
- 9.09. Brandbluspompen en -leidingen
- 9.10. Vaste brandblusinstallatie van autoruimen
- 9.11. Draagbare blustoestellen

Hoofdstuk 10. Nadere regelen

- 10.01. Verlichting
- 10.02. Electricische installatie
- 10.03. Noodkrachtinstallatie
- 10.04. Interne communicatie
- 10.05. Luidsprekers
- 10.06. Radiotelefonie-installatie
- 10.07. Algemene alarminstallatie
- 10.08. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers
- 10.09. Uitrusting
- 10.10. Ankergerie

Hoofdstuk 11. Overgangsbepalingen

- 11.01. Toepassing van de regelen van bijlage II
- 11.02. Tabel
- 11.03. Waterdichte indeling
- 11.04. Regelen betreffende de schotten
- 11.05. Stabiliteit in lekke toestand
- 11.06. Reddingmiddelen
- 11.07. Ten hoogste toegestane aantal passagiers
- 11.08. Vluchtwegmarkering

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN**Artikel 1.01. Definities**

1. In deze bijlage wordt verstaan onder:
lengte Lwl: de lengte, gemeten op het vlak van de grootste inzinking.
2. In deze bijlage wordt voorts verstaan onder:
 - a. breedte Bwl: de grootste breedte van de romp, gemeten op de buitenkant van de spanten op of onder het vlak van de grootste inzinking;
 - b. diepgang T: de verticale afstand tussen het laagste punt van de romp, gemeten aan de onderkant van de spanten of vranen (basislijn), tot het vlak van de grootste inzinking van het schip;
 - c. hotelschip: een passagiersschip dat voor overnachting der passagiers is ingericht;
 - d. schottendek: het dek tot hetwelk de voorgeschreven waterdichte schotten zijn opgetrokken en vanaf hetwelk het vrijboord wordt gemeten.

Artikel 1.02. Toepassing van de regelen

1. Passagiersschepen die worden gebruikt op de in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 moeten voldoen aan de desbetreffende regelen van deze bijlage.
2. Voorts moeten deze schepen voldoen aan de desbetreffende regelen van bijlage II, met inachtneming van de uitzonderingen genoemd in het derde en vierde lid.
3. De volgende regelen van bijlage II zijn niet van toepassing op passagiersschepen;
artikel 2.02, achtste lid, betreffende uitzondering lenzen van achterpiek;
artikel 4.02, veiligheidsafstand;
artikel 4.03, vrijboord;
artikel 5.06, achtste lid, betreffende uitzondering lenzen van achterpiek;
artikel 6.17, derde lid, betreffende plaats noodkrachtbron;
artikel 7.01, eerste en tweede lid, ankergerie, met inachtneming van de regelen van artikel 10.10 van deze bijlage;
artikel 12.02.2, veiligheidsafstand;
artikel 12.03.3, vrijboord.
4. De volgende regelen van bijlage II zijn niet van toepassing op verblijven voor passagiers;
artikel 11.02, eerste, vierde, vijfde en zesde lid;
artikel 11.03;
artikel 11.06, tweede lid;
artikel 11.07, eerste lid;
artikel 11.09;
artikel 11.11, eerste lid.

Artikel 1.03. Algemene regelen

1. Passagiersschepen moeten van eigen mechanische voorstuwingsmiddelen zijn voorzien.
2. De verblijven voor passagiers moeten achter het aanvaringsschot zijn gelegen.

HOOFDSTUK 2. WATERDICHTE INDELING VAN HET SCHIP

Artikel 2.01. Algemene regel

Voor schepen met een lengte Lwl van 25 m of meer moet het drijfvermogen in geval van lek worden voor alle voorziene beladingstoestanden worden aangetoond overeenkomstig artikel 2.02.

Artikel 2.02. Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Het schip moet aan de eencompartiments-standaard voldoen. Hieronder wordt verstaan dat de plaatsing van de waterdichte schotten zodanig moet zijn, dat het schip na het vollopen van iedere willekeurige waterdichte afdeling niet inzinkt tot boven de indompelingsgrenslijn en dat aan de regelen van artikel 4.06 wordt voldaan. Bij de lekberekening moet rekening worden gehouden met de aard van de bouw, zoals asymmetrische ruimten.

2. Als indompelingsgrenslijn wordt aangenomen een lijn op de zijde van het schip, die ligt op tenminste 10 cm onder het schottendek, respectievelijk onder het laagste niet waterdichte punt van het scheepsboord.

Waterdichte vensters mogen onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, wanneer zij niet geopend kunnen worden en voldoende sterk zijn.

Wanneer een doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de regelen van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de scheepshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn.

3. In het algemeen moet worden gerekend met een permeabiliteit van 95%.

Indien door een berekening kan worden aangetoond dat de gemiddelde permeabiliteit van een bepaalde afdeling kleiner dan 95% is, kan die berekende waarde worden toegepast. De waarde van de permeabiliteit mag echter niet lager worden genomen dan:

- voor passagiers- en bemanningsverblijven: 95%
- voor machinekamers en ketelruimen: 85%
- voor laad-, bagage- en voorraadruimen: 75%

- voor dubbele bodems, olieboilers en andere tanks, al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het afgeladen schip als vol of ledig moeten worden aangenomen: 0 of 95%

4. Tussen het aanvaringsschot en het achterpiekschot gelden als waterdichte afdeling in de zin van het eerste lid slechts die ruimten die een lengte hebben van tenminste 10% van de lengte Lwl, echter niet minder dan 4 m.

Indien een waterdichte afdeling langer is dan hierboven is voorgescreven en zodanig is onderverdeeld, dat waterdichte onderafdelingen zijn ontstaan, tussen welke de minste lengte eveneens aanwezig is, mogen deze voor de lekberekening in aanmerking worden genomen.

5. De lengte van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot mag kleiner zijn dan 10% van de lengte Lwl of 4 m.

In dat geval moeten bij de lekberekening de voorpiek en de daarop volgende afdeling als gelijktijdig gevuld worden beschouwd. De afstand, gemeten tussen de loodlijn door het voorste snijpunt van de scheepsromp met het vlak van de grootste inzinking (voorloodlijn) en het achterste dwarsschot van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot, mag evenwel niet kleiner zijn dan 10% van de lengte Lwl of 4 m.

De afstand tussen het aanvaringsschot en de voorloodlijn mag niet kleiner zijn dan 4% van de lengte Lwl en niet groter dan 4% van de lengte Lwl vermeerderd met 2 m.

HOOFDSTUK 3. REGELEN BETREFFENDE DE SCHOTTEN

Artikel 3.01. Algemene regelen

1. Behalve de in artikel 2.02, derde lid, van bijlage II voorgeschreven schotten, moeten de dwarsschotten aanwezig zijn die op grond van de lekberekening volgens hoofdstuk 2 noodzakelijk zijn.

Deze dwarsschotten moeten waterdicht zijn en tot het schottendek zijn opgetrokken. Bij ontbreken van een schottendek moeten zij tot de bovenkant van het scheepsboord vanaf hetwelk het vrijboord wordt gemeten, zijn opgetrokken.

2. De ruimten bestemd voor passagiers moeten door waterdichte schotten van de machinekamers, ketelruimen en laadruimen zijn gescheiden.

Artikel 3.02. Oeningen en deuren in schotten

1. Het aantal oeningen in de volgens artikel 3.01 voorgeschreven schotten moet zo gering worden gehouden als vanwege de bouwwijze en voor de normale bedrijfsvoering van het schip toelaatbaar is.

De oeningen mogen de waterdichte functie van de schotten niet nadelig beïnvloeden.

In het aanvaringsschot zijn oeningen en deuren niet toegestaan. In schotten die de ruimten bestemd voor passagiers van machinekamers scheiden, zijn deuren niet toegestaan.

2. Met de hand te bedienen waterdichte deuren die niet op afstand kunnen worden bediend, zijn slechts toegestaan op plaatsen die niet voor passagiers toegankelijk zijn. Zij mogen slechts voor passage kortstondig worden geopend en moeten overigens voortdurend gesloten blijven. Aan beide zijden van de deuren moet het opschrift zijn aangebracht: «Deur onmiddellijk na passeren sluiten». Het snel en veilig kunnen sluiten moet door geschikte inrichtingen zijn gewaarborgd.

3. Deuren die langere tijd moeten kunnen openstaan of die zich op voor passagiers toegankelijke plaatsen bevinden, moeten zowel ter plaatse aan beide zijden van het schot, als ook vanaf een goed toegankelijke plaats boven het schottendek kunnen worden gesloten. Na sluiting door de afstandsbediening moet de deur ter plaatse opnieuw kunnen worden geopend en op veilige wijze gesloten. De duur van het sluiten moet voldoende zijn om ongevallen te verhinderen, maar mag evenwel niet meer bedragen dan 60 seconden. Vlak voor en tijdens het sluiten moet bij de deur automatisch een akoestisch alarmsignaal worden gegeven. Het bedienen van de deur en het alarmsignaal moet ook onafhankelijk van het boordnet kunnen geschieden. Ter plaatse van de afstandsbediening moet worden aangegeven of de deur open dan wel gesloten is.

4. Alle deuren in schotten en hun bedieningsinrichtingen moeten in een veilige zone liggen. Deze zone wordt naar buiten begrensd door verticale vlakken die op een afstand van 1/5 van de breedte Bwl evenwijdig aan de huidbeplating, gemeten op de lijn van de grootste inzinking, lopen.

Artikel 3.03. Doorvoeringen van pijpleidingen

1. Pijpleidingen met open uitmondingen en ventilatiekanalen moeten zo zijn aangelegd, dat daardoor bij elke lekke toestand geen water van de ene naar de andere afdeling of tank kan stromen.

2. Indien verschillende afdelingen via pijpleidingen of ventilatiekanalen met elkaar in open verbinding staan, moeten deze op een geschikte plaats tot boven de ongunstigste lastlijn in lekke toestand worden geleid. Wanneer dit bij pijpleidingen niet het geval is, moeten in deze leidingen op de doorboorde schotten afsluiters zijn aangebracht die op afstand van boven het schottendek kunnen worden bediend.

3. Wanneer een pijpleiding binnen een afdeling geen open uitmonding heeft, wordt de pijpleiding bij beschadiging van deze afdeling als onbeschadigd beschouwd, indien zij binnen de in artikel 3.02, vierde lid, omschreven veilige zone loopt en de afstand tot de scheepsbodem meer dan 0,50 m bedraagt.

4. Kabeldoorvoeringen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de dichtheid van de schotten niet wordt aangetast.

Artikel 3.04. Sprongen en nissen in schotten

In een dwarsschot mag een sprong of nis zijn aangebracht, mits alle delen van de sprong binnen de in artikel 3.02, vierde lid, bedoelde veilige zone zijn gelegen.

Artikel 3.05. Aantekening in het certificaat

Indien de in artikel 3.02 bedoelde openingen en deuren zijn toegestaan, moet in het certificaat het volgende bedrijfsvoorschrift worden opgenomen:

«Door een daartoe strekkende opdracht aan het personeel moet worden verzekerd, dat alle openingen en deuren in waterdichte schotten in geval van gevaar onverwijld waterdicht worden gesloten».

HOOFDSTUK 4. STABILITEIT

Artikel 4.01. Algemene regelen

1. Het bewijs van voldoende stabiliteit moet worden geleverd door het overleggen van een berekening, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef en, wanneer het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks verlangt, van een draaicirkelproef.

2. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt dat de slagzij van het schip bij volledige uitrusting, met alle bemanningsleden en passagiers aan boord en met half gevulde brandstof- en drinkwatertanks, onder de gelijktijdige invloed van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van alle zich aan boord bevindende personen, als bedoeld in artikel 4.02,
- b. een winddruk als bedoeld in artikel 4.03 en
- c. middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven, als bedoeld in artikel 4.04 niet meer dan 12° bedraagt.

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

3. Bij de slagzij ten gevolge van de in het tweede lid bedoelde kenterende momenten moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand volgens artikel 4.05 aanwezig zijn.

4. Bij schepen met een lengte Lwl van ten hoogste 25 m kan voldoende stabiliteit in plaats van door het in het tweede lid bedoelde rekenkundig bewijs worden aangetoond door een stabiliteitsproef met het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen. Deze proef moet worden gehouden bij de ongunstigste vullingsgraad van de brandstof- en drinkwatertanks.

Het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen moet zodanig op het voor passagiers bestemde gedeelte van het dek naar de zijde van het schip worden verplaatst, dat aldaar een dichtheid van $3\frac{3}{4}$ personen per m², overeenkomende met 285 kg per m², wordt verkregen.

Bij deze proef mag de slagzij na het verplaatsen niet meer dan 7° bedragen. Het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand

mogen niet kleiner zijn dan respectievelijk 0,05 Bwl + 0,20 m en 0,05 Bwl + 0,10 m.

Artikel 4.02. Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Voor vrije dekken wordt het kenterend moment M_p veroorzaakt door de verplaatsing van personen, voor elk dek berekend met de formule:

$$M_p = 0,15 \text{ b.G.}$$

In deze formule betekent:

b: de grootste nuttige breedte van het desbetreffende dek, gemeten op een hoogte van 0,5 m;

G: het totale gewicht van het op dat dek toegestane aantal personen.

2. Voor de berekening van de dwarsscheepse verplaatsing van personen op dekken die gedeeltelijk met vast gemonteerde banken of tafels, met boten, kleine dekhuisen of dergelijke zijn bezet, moet wanneer alle personen zich aan één zijde bevinden, een dichtheid van 3 3/4 personen per m² vrij dekoppervlak worden aangenomen. Voor de bezetting van banken moet per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m worden gerekend.

3. Indien twee of meer dekken voor passagiers zijn bestemd, moet met betrekking tot de stabiliteit de ongunstigste verdeling van het totale gewicht der personen over de dekken worden aangenomen.

4. Op hotelschepen worden voor de berekening van de dwarsscheepse verplaatsing van de personen de hutten als onbezet beschouwd.

5. Het zwaartepunt van een persoon wordt aangenomen op 1 m boven het laagste punt van het desbetreffende dek. Er behoeft geen rekening te worden gehouden met zeeg en dekrondte. Voor het gewicht van een persoon moet worden gerekend met 75 kg.

Artikel 4.03. Kenterend moment ten gevolge van winddruk

Het kenterend moment M_w veroorzaakt door de invloed van de winddruk, wordt berekend met de formule:

$$M_w = p_w \cdot F \left(h_w + \frac{T}{2} \right)$$

In deze formule betekent;

p_w : specifieke winddruk

voor zone 2: 20 kg/m²,

voor zone 3: 10 kg/m²,

voor zone 4: 10 kg/m²;

F: het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m²;

h_w : de afstand van het zwaartepunt van het zijdelings oppervlak F boven het vlak van de grootste inzinking in m;

T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

Artikel 4.04. Kenterend moment ten gevolge van roer geven

1. Het kenterend moment M_{dr} veroorzaakt door de middelpuntvliedende kracht bij roergeven, wordt berekend met de formule:

$$M_{dr} = 0,5 \cdot \frac{D}{L_{wl}} \cdot \left(GK - \frac{T}{2} \right)$$

In deze formule betekent:

D: waterverplaatsing van het geladen schip in tonnen;

L_{wl} : de lengte volgens artikel 1.01, eerste lid;

GK: de afstand van het gewichtszwaartepunt van het geladen schip tot de bovenkant van de kiel in m;

T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.
2. Indien de slagzij van het geladen schip in de draaicirkel proefondervindelijk wordt vastgesteld, wordt de aldus verkregen waarde gerekend. Deze proef moet bij halve snelheid van het schip, bij volle belading en de onder deze omstandigheden kleinst mogelijk diameter van de draaicirkel worden uitgevoerd.

Artikel 4.05. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij de ligging van het schip, veroorzaakt door de in artikel 4.01, tweede lid, onder a, b en c genoemde kenterende momenten, moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand aanwezig zijn volgens de regelen van het tweede en derde lid.
2. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid waterdicht en voldoende sterk zijn en de andere openingen in de huid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, moet het resterende vrijboord tenminste 0,20 m bedragen.
3. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid geopend kunnen worden of waarbij andere onbeveiligde openingen in de huid aanwezig zijn, moet de resterende veiligheidsafstand tot die openingen tenminste 0,10 m bedragen. In dit geval geldt bovendien de regel dat het resterend vrijboord tenminste 0,20 m moet bedragen.

Artikel 4.06. Stabiliteit in lekke toestand

Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit in lekke toestand wordt geacht te zijn voldaan, wanneer wordt aangetoond dat voor alle stadia van het vervullen en voor de eindtoestand van het vervuld zijn, het oprichtende moment M_a groter is dan het kenterende moment M_k .

M_a wordt berekend met de formule:

$$M_a = M_{Grest} \cdot \sin \varphi \cdot V$$

In deze formule betekent:

- M_{Grest} : de gereduceerde metacenterhoogte in lekke toestand in m;
 φ : de hoek waarbij de eerste opening van de niet vervulde afdelingen water maakt of indien deze kleiner is de hoek waarbij het schottendeck te water komt;
 V : de waterverplaatsing in tonnen.

M_k wordt berekend met de formule;

$$M_k = 0,2 \cdot M_p$$

waarbij M_p overeenkomstig artikel 4.02 wordt berekend.

HOOFDSTUK 5. VRIJBOORD, VEILIGHEIDSAFSTAND EN INZINKINGSMERKEN

Artikel 5.01. Vrijboord

Het vrijboord moet tenminste gelijk zijn aan de som van:
a. de inzinking die door de volgens artikel 4.01, tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
b. het resterend vrijboord volgens artikel 4.05.
Het vrijboord moet voor schepen in de zones 3 of 4 evenwel tenminste 0,30 m bedragen. Voor schepen in zone 2 moet het vrijboord tenminste 0,40 m bedragen.

Artikel 5.02. Veiligheidsafstand

1. De veiligheidsafstand moet tenminste gelijk zijn aan de som van:
 - a. de inzinking die door de volgens artikel 4.01, tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
 - b. de resterende veiligheidsafstand volgens artikel 4.05.
2. De veiligheidsafstand mag evenwel niet minder bedragen dan:
 - a. voor schepen die geen schottendek hebben, tot het laagste punt van de bovenkant van het scheepsboord
 - in zone 2 : 0,80 m,
 - in zone 3 : 0,50 m,
 - in zone 4 : 0,40 m;
 - b. tot niet waterdicht afsluitbare openingen
 - in zone 2 : 0,60 m,
 - in zone 3 : 0,30 m,
 - in zone 4 : 0,30 m;
 - c. tot de onderzijde van poorten en ramen, die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend
 - in zone 2 : 0,30 m,
 - in zone 3 : 0,25 m,
 - in zone 4 : 0,20 m.

Artikel 5.03. Vlak van de grootste inzinking

Het vlak van de grootste inzinking moet zo worden vastgesteld, dat zowel aan de regelen betreffende het vrijboord en de veiligheidsafstand als aan de regelen van de hoofdstukken 2 en 4 wordt voldaan. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan echter voor een bepaald schip of een bepaalde vaart een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

Artikel 5.04. Inzinkingsmerken

Het aanbrengen van extra merken volgens artikel 12.02.5 van bijlage II of van een doorlopende markering met dezelfde dikte als het inzinkingsmerk kan door het hoofd van de scheepvaartinspectie worden voorgeschreven of worden toegestaan.

HOOFDSTUK 6. TEN HOOGSTE TOEGESTANE AANTAL PASSAGIERS

Artikel 6.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat aan de regelen van de hoofdstukken 2 en 4 alsmede van de artikelen 5.01 en 5.02 wordt voldaan. Bovendien wordt dit aantal afhankelijk van het beschikbare vrije dekoppervlak overeenkomstig de regelen van het tweede, derde en vierde lid nader vastgesteld.
2. Voor de berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt de som genomen van de vrije gedeelten van de dekoppervlakken die normaal voor passagiers zijn bestemd. Daarbij worden niet meegerekend de slaapvertrekken en toiletten, alsmede de ruimten die blijvend of tijdelijk voor de bedrijfsvoering van het schip dienen, ook al zijn ze voor passagiers toegankelijk. Voorts worden de ruimten onder het hoofddek niet meegerekend. In het hoofddek verzonken ruimten met grote vensters bovendecks mogen echter wel in aanmerking worden genomen.

3. Van de som van de volgens het tweede lid berekende oppervlakken moeten worden afgetrokken:
 - a. de oppervlakken van gangen, trappen en andere verbindingswegen;
 - b. de oppervlakken onder trappen;
 - c. de oppervlakken die blijvend door uitrustingsstukken en meubilair worden ingenomen en
 - d. de oppervlakken onder bijboten, reddingboten, reddingvloten en dergelijke, ook wanneer deze zo hoog zijn geplaatst, dat de passagiers zich daaronder kunnen ophouden.
4. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt berekend door het aantal vierkante meters van het volgens het tweede en derde lid bepaalde vrije dekoppervlak te vermenigvuldigen met de factor 2,5. Bij schepen met een lengte lwl kleiner dan 25 m mag deze factor op 2,8 worden gesteld.

Artikel 6.02. Aanduiding op het schip

Het ten hoogste toegestane aantal passagiers moet op het schip op een in het oog vallende plaats en duidelijk leesbaar zijn aangegeven. Indien een hotelschip ook voor dagtochten of rondvaarten wordt gebruikt, wordt eveneens het ten hoogste toegestane aantal passagiers voor dat gebruiksdoel aangegeven.

HOOFDSTUK 7. BIJZONDERE VOORZIENINGEN VOOR PASSAGIERS

Artikel 7.01. Beveiliging tegen vallen

1. De voor passagiers bestemde, niet afgesloten gedeelten van de dekken moeten door een vaste verschansing of reling van tenminste 0,90 m hoogte zijn omgeven. De reling moet zodanig zijn uitgevoerd, dat kinderen er niet doorheen kunnen vallen. Openingen en inrichtingen voor het embarkeren en debarkeren, alsmede voor laden en lossen moeten op overeenkomstige wijze zijn beveiligd.
2. Loopplanken moeten tenminste 0,60 m breed zijn. Zij moeten aan beide zijden van een reling zijn voorzien.

Artikel 7.02. Toegangen, uitgangen en verbindingswegen

1. Verbindingswegen, trappen, deuren en uitgangen, die bestemd zijn voor het gebruik door passagiers, moeten een beschikbare breedte hebben van tenminste 0,80 m. Deuren van hutten en dergelijke kleine ruimten mogen een geringere breedte hebben.

Wanneer slechts één verbindingsgang of trap naar een voor passagiers bestemd gedeelte of bestemde ruimte voert, moet de beschikbare breedte daarvan evenwel tenminste 1,0 m bedragen. Op schepen met een lengte Lwl kleiner dan 25 m kan het hoofd van de scheepvaartinspectie in dat geval een breedte van 0,80 m toestaan.

Voor ruimten en groepen van ruimten, die voor meer dan 80 passagiers zijn bestemd, moet de totale breedte van alle uitgangen die voor passagiers dienen en door hen in geval van nood worden gebruikt, tenminste 0,01 m per passagier bedragen.
2. Ruimten en groepen van ruimten, die voor 30 of meer passagiers zijn bestemd of ingericht of voor 12 of meer passagiers slaapgelegenheid bieden, moeten tenminste twee uitgangen hebben. Deze uitgangen moeten doeltreffend zijn aangebracht en ongeveer even breed zijn.

Indien passagiersruimten onder het hoofddek zijn gelegen, moeten deze tenminste één uitgang hebben die direct hetzij naar het hoofddek hetzij naar buiten voert; dit geldt niet voor de afzonderlijke hutten.

3. Trappen onder het hoofddek moeten zich geheel op tenminste 1/5 van de breedte Bwl vanaf de scheepshuid bevinden. Deze afstand wordt horizontaal gemeten ter hoogte van het vlak van de grootste inzinking.

Trappen mogen echter dichterbij de scheepshuid zijn geplaatst, indien in dezelfde ruimte aan elke zijde van het schip tenminste één trap aanwezig is. Trappen moeten aan beide kanten van leuning zijn voorzien.

Artikel 7.03. Deuren

1. Deuren van ruimten bestemd voor passagiers, met uitzondering van hutdeuren, moeten naar buiten opengaan of als schuifdeuren zijn uitgevoerd. Zij mogen tijdens de vaart niet door onbevoegden kunnen worden afgesloten of vergrendeld.

2. Deursloten van hutdeuren moeten zodanig zijn, dat zij te allen tijde ook van buiten af kunnen worden geopend.

Artikel 7.04. Vluchtwegmarkering

Vluchtwegen en -uitgangen moeten duidelijk als zodanig zijn gemarkeerd. De markeringen moeten door de noodverlichting verlicht kunnen worden of moeten zelf van de noodverlichting deel uitmaken.

Artikel 7.05. Toiletten

Op schepen die ten hoogste 300 passagiers mogen vervoeren, moet per 150 passagiers of deel daarvan tenminste één toilet aanwezig zijn. Op schepen die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, moeten zowel dames- als herentoiletten aanwezig zijn en wel tenminste één van beiden per 200 passagiers of deel daarvan. De helft van de herentoiletten mag uit urinoirs bestaan.

Artikel 7.06. Ruimten niet toegankelijk voor passagiers

De toegang tot de gedeelten van het schip die niet voor passagiers zijn bestemd, in het bijzonder het stuurhuis en de machinekamers, moet voor onbevoegden worden verboden. De toegangen tot die ruimten moeten daartoe op een opvallende plaats van het opschrift «Verboden Toegang» of een overeenkomstige aanduiding zijn voorzien.

HOOFDSTUK 8. REDDINGMIDDELEN

Artikel 8.01. Reddingboeien

1. Er moet tenminste het aantal reddingboeien volgens onderstaande tabel aanwezig zijn.

| Lwl in m | Ten hoogste toegestane aantal passagiers | Aantal reddingboeien |
|-----------------|--|----------------------|
| t/m 35 | t/m 300 | 4 |
| boven 35 t/m 50 | 301 t/m 600 | 6 |
| boven 50 | 601 t/m 900 | 8 |
| – | 901 t/m 1200 | 10 |
| – | 1201 en meer | 12 |

Voor de vaststelling van het aantal reddingboeien dient de hoogste waarde die volgt uit de eerste of tweede kolom te worden aangehouden.

2. Op schepen in zone 2 moet tenminste 1/4 van het aantal boeien van een lijn en tenminste één boei van een zelfontbrandend licht zijn voorzien. De reddingboeien moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.05, tweede lid, van bijlage II.

Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op geschikte plaatsen aan dek bevinden.

Artikel 8.02. Reddingvesten

Op hotelschepen alsmede op schepen in zone 2 moet voor elke zich aan boord bevindende persoon een reddingvest aanwezig zijn. Deze reddingvesten moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.05, vierde lid, van bijlage II en op geschikte plaatsen gebruiksklaar zijn opgeborgen.

Artikel 8.03. Gemeenschappelijke reddingmiddelen

1. Op schepen in de zones 3 of 4, geen hotelschepen zijnde, moeten hetzij de in artikel 8.02 bedoelde reddingvesten, hetzij gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in het derde lid voor alle zich aan boord bevindende personen aanwezig zijn.

2. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan voor hotelschepen alsmede voor schepen in zone 2 in bijzondere gevallen naast de in artikel 8.02 voorgeschreven reddingvesten bovendien gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in het derde lid voorschrijven, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

3. Gemeenschappelijke reddingmiddelen zijn reddingvloten, bijboten en andere uitrustingsstukken die geschikt zijn om meerdere zich in het water bevindende personen drijvende te houden.

4. Niet opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoetwater van tenminste 7,5 kg per persoon hebben;

- b. van geschikt materiaal zijn vervaardigd en bestand zijn tegen de inwerking van olie en olieproducten alsmede tegen temperaturen tot 50°C;

- c. zo nodig zijn voorzien van handvatten of grijplijnen en

- d. bij iedere mogelijke belasting een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

5. Opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoet water van tenminste 10 kg per persoon hebben;

- b. voldoen aan de regelen van het vierde lid, onder b en c;

- c. uit tenminste twee gescheiden luchtkamers bestaan;

- d. bij het te water komen zich automatisch opblazen of door handbediening eenvoudig en betrouwbaar opgeblazen kunnen worden en

- e. bij iedere mogelijke belasting, ook wanneer slechts de helft van de luchtkamers is opgeblazen, een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

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.

Artikel 8.04. Bijboot

Op schepen die in ledige toestand een waterverplaatsing van meer dan 75 m³ hebben of die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, moet een bijboot aanwezig zijn. Deze bijboot moet voldoen aan de regelen van artikel 7.04 van bijlage II.

HOOFDSTUK 9. BRANDBESCHERMING EN BRANDBESTRIJDING

Artikel 9.01. Scheidingswanden en beschietingen

1. Scheidingswanden en deuren tussen gangen en hutten, alsmede tussen de hutten onderling, moeten brandvertragend zijn. Scheidingswanden tussen gangen en hutten moeten van dek tot dek doorlopen of tot een onbrandbaar plafond zijn opgetrokken.

2. Aan de regelen van het eerste lid hoeft niet te zijn voldaan, wanneer de betrokken ruimten van een geschikte sprinklerinstallatie zijn voorzien.

3. Op hotelschepen moeten de tussenruimten boven plafonds en achter beschietingen op onderlinge afstanden van ten hoogste 10 m door onbrandbare constructies zijn afgesloten. In salons en soortgelijke grote ruimten kan de onderlinge afstand groter dan 10 m zijn, mits naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie daardoor de veiligheid van het schip en de opvarenden niet nadelig wordt beïnvloed.

Artikel 9.02. Trappen en trappenschachten

1. Trappen, uitgangen en nooduitgangen moeten zodanig zijn gesitueerd en uitgevoerd, dat bij brand in een willekeurige ruimte alle andere ruimten veilig kunnen worden verlaten.

2. Trappen moeten een dragende constructie van staal hebben.

3. Op hotelschepen moeten de trappen zijn gelegen binnen een schacht die is voorzien van brandvertragende wanden en brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

Een trap die slechts twee dekken met elkaar verbindt, hoeft niet in een schacht te zijn gelegen, indien zij op een van deze dekken is omsloten door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

4. Indien ter plaatse geschikte sprinklerinstallaties zijn aangebracht, behoeven trappen die alleen voor personeel zijn bestemd, die niet tot de in artikel 7.02 voorgeschreven uitgangen behoren en die slechts twee dekken met elkaar verbinden, niet in een schacht te zijn gelegen.

5. Schachten van trappen moeten in directe verbinding staan met gangen of buitendekken. Automatisch sluitende deuren mogen onder normale omstandigheden open blijven staan.

Artikel 9.03. Ruimten met verhoogd brandrisico

Ruimten met verhoogd brandrisico, zoals keukens, kapsalons en parfumerieën, moeten zijn omgeven door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.

Artikel 9.04. Materialen

1. Verven, lakken en andere oppervlaktebehandelingsmaterialen, alsmede materialen voor bekleding en isolatie van ruimten moeten moeilijk ontvlambaar zijn. In geval van brand mogen zij geen gevaarlijke hoeveelheid rook of giftig gas ontwikkelen.

2. Deurkrukken en deursloten moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij bij brand lang genoeg kunnen blijven functioneren.

Artikel 9.05. Onderverdeling van gangen

Gangen met een lengte van meer dan 40 m moeten op afstanden van ten hoogste 40 m door brandvertragende scheidingswanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren zijn onderverdeeld. Deze deuren mogen onder normale omstandigheden open blijven staan.

Artikel 9.06. Machinekamers en autoruimen

Machinekamers en autoruimen, die direct aan passagiers- of bemanningsruimten grenzen, moeten van deze ruimten zijn gescheiden door schotten en dekken van de klasse A-30 zoals omschreven in hoofdstuk A van bijlage IV, behorende bij het Schepenbesluit. Indien een machinekamer is voorzien van een vast ingebouwde CO₂-blusinstallatie van voldoende capaciteit kan het hoofd van de scheepvaartinspectie een lichtere isolatie toestaan.

Artikel 9.07. Ventilatiesystemen

1. Installaties voor luchtbehandeling en ventilatie dienen zodanig te zijn uitgevoerd, dat uitbreiding van brand door deze systemen wordt voorkomen.

Ventilatiesystemen voor machinekamers, keukens en andere ruimten met verhoogd brandrisico mogen niet in verbinding staan met andere ruimten voor bemanning en passagiers.

Openingen voor toe- of afvoer van de lucht moeten kunnen worden gesloten.

2. Doorlopende luchtkanalen moeten op afstanden van ten hoogste 40 m door brandkleppen worden onderbroken.

3. Indien leidingen voor luchtbehandeling en ventilatie door scheidingswanden van trappenschachten of door schotten van machinekamers of autoruimen worden gevoerd, moeten zij ter plaatse van die wanden of schotten van brandkleppen zijn voorzien.

4. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie voorschrijven dat de brandkleppen automatisch moeten kunnen sluiten, indien de luchttemperatuur in de leiding 70°C of meer bedraagt.

5. Vast ingebouwde ventilatoren moeten vanuit een centraal punt buiten de machinekamer kunnen worden afgezet.

Artikel 9.08. Brandmeldinstallatie

In alle hutten en verblijfsruimten voor passagiers en bemanning, alsmede in machinekamers en autoruimen, moet een doelmatige brandmeldinstallatie zijn aangebracht. De aanwezigheid van een brand, alsmede de plaats daarvan moeten automatisch kunnen worden gemeld in het stuurhuis en op een permanent door scheepspersoneel bezette plaats. Ruimten die geen enkel brandrisico kunnen veroorzaken, behoeven niet op dat systeem te zijn aangesloten. Voor schepen, geen hotelschepen zijnde, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie het achterwege laten van een brandmeldinstallatie toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel aldus de veiligheid van het schip en de opvarenden niet nadelig wordt beïnvloed.

Artikel 9.09. Brandbluspompen en -leidingen

1. Elk schip moet van tenminste twee brandbluspompen, een hoofdbrandblusleiding alsmede de nodige brandkranen en brandslangen zijn voorzien.

2. Eén van de brandbluspompen moet buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en onafhankelijk van de hoofdmachinekamersystemen kunnen functioneren. Dit mag een draagbare motorpomp zijn.

3. De brandbluspompen moeten een motoraandrijving hebben. Zij mogen niet voor het aanvaringsschot zijn opgesteld.

4. De blusinstallatie moet zodanig zijn uitgevoerd en een zodanige capaciteit hebben, dat elke willekeurige plaats aan boord kan worden bestreken door tenminste twee stralen water, niet afkomstig van dezelfde

brandkraan, waarbij voor elk slechts één slanglengte van ten hoogste 20 m mag worden aangenomen.

5. De installatie moet zowel aan stuurboord- als ook aan bakboordzijde van een genormaliseerde en duidelijk gemarkeerde walaansluiting zijn voorzien.

6. Algemene dienstpompen, dekwaspompen en dekwasleidingen mogen, indien zij daartoe geschikt zijn, deel van de blusinstallatie zijn.

Voor kleine schepen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie niet toepassing van regelen van dit artikel toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.

Artikel 9.10. Vaste brandblusinstallatie van autoruimen

Autoruimen en overdekte autodekken moeten van een vaste brandblusinstallatie zijn voorzien. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie voorschrijven dat deze installatie bij brand automatisch in werking moet kunnen treden.

Artikel 9.11. Draagbare blustoestellen

1. Naast de in artikel 7.03, eerste lid, van bijlage II voorgeschreven blustoestellen moeten bovendien de volgende draagbare blustoestellen aan boord aanwezig zijn:

a. in salons, eetzaal en soortgelijke ruimten voor elke 100 m² vloeroppervlakte of deel daarvan een blustoestel;

b. in verbindingsgangen, portalen en trappenschachten van hotelschepen per tien passagiershutten of minder een blustoestel.

2. De in het eerste lid onder a bedoelde blustoestellen moeten zich in de nabijheid van de ingangdeuren bevinden.

De in het eerste lid onder b bedoelde blustoestellen moeten zodanig zijn verdeeld en geplaatst, dat bij een brandhaard op elke willekeurige plaats steeds tenminste een blustoestel onmiddellijk beschikbaar is.

3. De in het eerste lid voorgeschreven blustoestellen moeten een blusmiddel bevatten dat voor branden in besloten ruimten geschikt is. Zij moeten voldoen aan de regelen van artikel 7.03, tweede, derde en vierde lid, van bijlage II.

HOOFDSTUK 10. NADERE REGELEN

Artikel 10.01. Verlichting

Voor de verlichting zijn slechts elektrische installaties toegestaan.

De toegang tot het schip moet steeds voldoende kunnen worden verlicht.

Artikel 10.02. Elektrische installatie

Tenminste één maal per drie jaren moeten de isolatie en de aarding van de elektrische installaties worden beproefd. De verklaringen betreffende deze beproevingen moeten zich aan boord bevinden.

Artikel 10.03. Noodkrachtinstallatie

1. Er moet een elektrische noodkrachtinstallatie aanwezig zijn. Op schepen met een lengte Lwl van 25 m of meer moet de noodkrachtbron buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en moet zij door brandvertragende waterdichte schotten zijn omgeven. Op schepen met een lengte Lwl van minder dan 25 m mag de noodkrachtbron in de machine-

kamer, mits zo hoog mogelijk, zijn opgesteld. De installatie moet overigens voldoen aan de regelen van artikel 6.17 van bijlage II.

2. Een voldoende noodverlichting moet voor tenminste de volgende plaatsen en ruimten aanwezig zijn:

- a. de plaatsen waar gemeenschappelijke reddingmiddelen worden bewaard en waar zij normaal voor het gebruik worden gereedgemaakt;
- b. uitgangen, verbindingsgangen en trappen van passagiers- en bemanningsverblijven;
- c. de vluchtwegmarkeringen;
- d. de machinekamers en hun uitgangen;
- e. het stuurhuis;
- f. de ruimte voor de noodkrachtbron;
- g. de plaatsen waar zich brandbluspompen en blustoestellen bevinden;
- h. de ruimten waar de passagiers en de bemanning zich in noodgevallen verzamelen.

Artikel 10.04. Interne communicatie

Indien er geen direct contact mogelijk is tussen enerzijds het stuurhuis en anderzijds de bemanningsverblijven, de bedrijfsruimten, alsmede het voor- en achterschip, moeten installaties voor het overbrengen van berichten, die een snelle en betrouwbare verbinding mogelijk maken, aanwezig zijn.

Artikel 10.05. Luidsprekers

Op schepen met een lengte Lwl van 35 m of meer, alsmede op schepen die zijn toegelaten voor het vervoer van meer dan 60 passagiers, moeten luidsprekers aanwezig zijn waarmee alle passagiers kunnen worden bereikt.

Artikel 10.06. Radiotelefonie-installatie

Op hotelschepen alsmede op schepen in zone 2 moet een radiotelefonie-installatie aanwezig zijn waardoor gesprekken in het openbare verkeer mogelijk zijn.

Artikel 10.07. Algemene alarminstallatie

1. Op hotelschepen moet een algemene alarminstallatie aanwezig zijn. Deze installatie moet afzonderlijk de bemanning en de passagiers kunnen alarmeren. Zij moet voldoen aan de regelen van het tweede, derde en vierde lid.

2. Het alarm voor de scheepsleiding en bemanning mag alleen in de ruimten voor de scheepsleiding en bemanning kunnen worden gegeven. Het moet door de scheepsleiding kunnen worden afgezet. Het alarm moet tenminste op de volgende plaatsen kunnen worden ingeschakeld:

- a. in iedere hut;
- b. in gangen, portalen, liften en trappenschachten op zodanige afstanden dat steeds binnen 10 m een schakelaar bereikbaar is met dien verstande dat er niet minder dan een schakelaar per waterdichte afdeling is;
- c. in verblijfsruimten, zoals salons en eetzaal;
- d. in machinekamers, keukens en andere ruimten met verhoogd brandrisico.

3. Het alarm voor de passagiers moet duidelijk en herkenbaar in de voor passagiers toegankelijke ruimten kunnen worden waargenomen. Het moet in het stuurhuis en op een permanent door scheepspersoneel bezette plaats kunnen worden ingeschakeld.

4. De alarmschakelaars moeten tegen ongewild gebruik zijn beschermd.

De alarminstallatie moet door twee van elkaar onafhankelijke krachtbronnen kunnen worden gevoed. Een van deze krachtbronnen moet de noodkrachtbron zijn. Bij het uitvallen van de hoofdkrachtbron moet de alarminstallatie automatisch op de noodkrachtbron worden omgeschakeld.

Artikel 10.08. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers

1. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een veiligheidsrol met instructies voor de bemanning in geval van lekragen, brand, man-over-boord en evacuatie aanwezig zijn.
2. Bij de veiligheidsrol behoort een veiligheidsplan waarop duidelijk en overzichtelijk de plaats en eventueel het aantal zijn aangegeven van onder anderen:
 - reddingmiddelen en veiligheidsuitrusting,
 - waterdichte deuren benedendeks en hun bedieningsplaatsen,
 - brandkleppen in luchtleidingen,
 - branddeuren,
 - alarminstallaties,
 - brandmeldsysteem,
 - brandblusinstallaties en blustoestellen,
 - verbandkist,
 - vluchtwegen en vluchtingangen,
 - noodkrachtbron,
 - schakelaars van ventilatiesystemen,
 - walaansluitingen,
 - afsluiters van de brandstofvoerleidingen,
 - vloebaargasinstallaties,
 - luidsprekerinstallaties,
 - radiotelefonieinstallaties.
3. De veiligheidsrol en het veiligheidsplan moeten op geschikte plaatsen zijn opgehangen.
4. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een vluchtwegenplan ten behoeve van de passagiers op geschikte plaatsen zijn opgehangen.
5. In elke passagiershut moeten de nodige instructies voor het gedrag bij alarm, brand, zinken en evacuatie aanwezig zijn. Deze instructies moeten ook mededelingen betreffende plaats en zonodig het gebruik van de reddingmiddelen bevatten.

Artikel 10.09. Uitrusting

Naast de in bijlage II voorgeschreven uitrusting moeten schepen in zone 2 de volgende uitrusting aan boord hebben:

- a. een gecompenseerd kompas;
- b. bijgewerkte zeekaarten van de gebieden waar het schip vaart;
- c. geschikte middelen voor het kaartpassen;
- d. geschikte middelen voor het bepalen van de waterdiepte;
- e. een zoeklicht indien ook na zonsondergang wordt gevaren;
- f. een radio-ontvanger waarmee de weerberichten kunnen worden ontvangen.

Artikel 10.10. Ankergeroi

1. Passagiersschepen moeten zijn uitgerust met twee boegankers en, indien hun lengte meer dan 86 m bedraagt, met een hekanker.
2. Het gewicht van de ankers wordt bepaald volgens de regelen van artikel 7.01, eerste en tweede lid, van bijlage II met dien verstande dat;

- a. voor de vaststelling van de coëfficiënt C in plaats van het laadvermogen de totale waterverplaatsing moet worden genomen en
 b. de waarde van P wordt verhoogd met 4. A waarin A betekent het frontale windvangend oppervlak in m².

HOOFDSTUK 11. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 11.01. Toepassing van de regelen van bijlage II

Bij het onderzoek van bestaande passagiersschepen is het bepaalde in de artikelen 36 t/m 41 van het besluit van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11.02. Tabel

In kolom 1 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen van toepassing op bestaande schepen uiterlijk na vijf jaren te rekenen vanaf de datum van het eerste onderzoek, overeenkomstig het bepaalde in artikel 43 van het besluit.

In kolom 2 van de in dit artikel opgenomen tabel staan vermeld de regelen niet van toepassing op bestaande schepen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 42 van het besluit.

| Hoofdstuk | Kolom 1 | | Kolom 2 | |
|--|---------|----------------|---------|-------------------------|
| | artikel | lid | artikel | lid |
| 2. Waterdichte indeling van het schip | | | 2.01 | zie art. 11.03 |
| | | | 2.02 | zie art. 11.03 |
| 3. Regelen betreffende de schotten | 3.01 | 2 | 3.01 | 1, zie art. 11.04 |
| | 3.02 | 1, 2 | 3.02 | 3, 4, zie art. 11.04 |
| | 3.03 | 1 | 3.03 | 2, 3, zie art. 11.04 |
| | | | 3.04 | |
| 4. Stabiliteit | 4.01 | 1, 2, 3, 4 | 4.06 | zie art. 11.05 |
| | 4.02 | 1, 2, 3, 4, 5 | | |
| | 4.03 | | | |
| | 4.04 | 1, 2 | | |
| | 4.05 | 1, 2, 3 | | |
| 5. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken | 5.01 | | | |
| | 5.02 | 1, 2 | | |
| | 5.03 | | | |
| | 5.04 | | | |
| 6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers | 6.01 | 1, 2, 3, 4 | | zie art. 11.07 |
| 7. Bijzondere voorzieningen voor passagiers | 7.01 | 2 | 7.02 | 1, 2, 3, zie art. 11.07 |
| | 7.03 | 1, 2 | | |
| | 7.04 | zie art. 11.08 | | |
| 8. Reddingmiddelen | 8.04 | | | zie art. 11.06 |
| 9. Brandbescherming en brandbestrijding | 9.01 | 1, 2, 3 | | |
| | 9.02 | 1, 2, 3, 4, 5 | | |
| | 9.03 | | | |
| | 9.04 | 1, 2 | | |
| | 9.05 | | | |
| | 9.06 | | | |
| | 9.07 | 1, 2, 3, 4, 5 | | |
| | 9.08 | | | |

| Hoofdstuk | Kolom 1 | | Kolom 2 | |
|--------------------|----------------|--------------------|---------|------|
| | artikel | lid | artikel | lid |
| | 9.09 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 | | |
| | 9.10 | | | |
| 10. Nadere regelen | 10.03 10.07 | 1, 2 1, 2, 3, 4 | 10.10 | 1, 2 |

Artikel 11.03. Waterdichte indeling

1. Niet toepassing van hoofdstuk 2 wordt alleen toegestaan voor bestaande hotelschepen met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan $40 + (Lwl-25) \times 2$, alsmede voor overige bestaande passagiersschepen met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan $175 + (Lwl-25) \times 3$, indien zij in de zones 2 of 3 varen, ofwel minder dan $375 + (Lwl-25) \times 3$, indien zij in de zone 4 varen.

2. Bestaande schepen die buiten de in het eerste lid bedoelde categorieën vallen, moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van hoofdstuk 2 voldoen.

Artikel 11.04. Regelen betreffende de schotten

Niet toepassing van de artikelen 3.01, eerste lid, 3.02, derde en vierde lid, en 3.03, tweede en derde lid wordt alleen toegestaan voor bestaande schepen als bedoeld in artikel 11.03, eerste lid. Andere bestaande schepen moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van de genoemde artikelen voldoen.

Artikel 11.05. Stabiliteit in lekke toestand

Niet toepassing van artikel 4.06 wordt alleen toegestaan voor bestaande schepen als bedoeld in artikel 11.03, eerste lid. Andere bestaande schepen moeten binnen vijf jaren na de datum van het eerste onderzoek aan de regelen van artikel 4.06 voldoen. Het wordt voor deze schepen toegestaan de voldoende stabiliteit in lekke toestand ook op andere wijze aan te tonen.

Artikel 11.06. Reddingmiddelen

Op bestaande schepen moeten de aantallen reddingmiddelen zoals voorgeschreven in hoofdstuk 8 binnen één jaar na de datum van het eerste onderzoek aan boord aanwezig zijn.

Aan de regelen betreffende de uitvoering en eigenschappen van de reddingmiddelen behoort op bestaande schepen alleen te worden voldaan bij aanvulling of vernieuwing van de oorspronkelijk aan boord zijnde reddingmiddelen.

Voor de bijboot gelden echter de overgangsbepalingen volgens artikel 11.02 van deze bijlage en artikel 13.01 van bijlage II.

Artikel 11.07. Ten hoogste toegestane aantal passagiers

Indien op bestaande schepen niet aan de regelen van artikel 7.02, eerste en tweede lid, wordt voldaan, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie het ten hoogste toegestane aantal passagiers op het schip ofwel in de betrokken ruimte beperken.

Artikel 11.08. Vluchtwegmarkering

Op bestaande schepen moeten de vluchtwegmarkeringen, bedoeld in artikel 7.04, binnen één jaar na de datum van het eerste onderzoek zijn aangebracht.

De noodverlichting moet aanwezig zijn zodra de noodkrachtinstallatie, bedoeld in artikel 10.03, voorhanden is.