

---

## 345

### **Besluit van 28 juli 2000, houdende wijziging van het Binnenschepenbesluit (technische eisen voor zeilende passagiersschepen)**

---

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 17 maart 2000, nr. DGG/J/00/000897, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid drs J.F. Hoogervorst, na overleg met Onze Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;

Gelet op de artikelen 5, eerste lid, 10, eerste lid, en 13, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 26 mei 2000, nr. W09000126/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2000, nr. DGG/J/00/004153, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid drs J.F. Hoogervorst, na overleg met Onze Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Binnenschepenbesluit<sup>1</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid, wordt de punt aan het slot van onderdeel r vervangen door een puntkomma en worden de volgende twee onderdelen toegevoegd:

- s. zeilend passagiersschip: schip als gedefinieerd in het tweede lid, onder cc;
- t. bestaand zeilend passagiersschip: schip als gedefinieerd in het tweede lid, onder dd.

2. Het tweede lid, onderdeel p, komt te luiden:

p. passagiersschip: schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de

bemannings, niet zijnde een veerboot en niet ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen;

3. In het tweede lid, wordt de punt aan het slot van onderdeel bb vervangen door een puntkomma en worden de volgende twee onderdelen toegevoegd:

cc. zeilend passagiersschip: een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen, niet zijnde een veerboot;

dd. bestaand zeilend passagiersschip: een zeilend passagiersschip waarvan op 1 januari 2001 de bouw is voltooid, de kiel is gelegd dan wel de bouw zich in een daarmee vergelijkbaar stadium bevindt of het bouwcontract is afgesloten en binnen een jaar nadien is aangevangen met de bouw.

B

In artikel 2, eerste lid, vervalt de zinsnede «passagiersschepen ingericht of bestemd om te worden ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen en op».

C

Artikel 3 komt te luiden:

### **Artikel 3**

Bij dit besluit behoren de volgende bijlagen:

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

bijlage II: technische regelen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten;

bijlage III: technische regelen voor passagiersschepen;

bijlage IV: regelen met betrekking tot arbeid aan boord van schepen;

bijlage V: technische regelen voor veerboten;

bijlage VI: technische regelen voor rijksvaartuigen;

bijlage VII: technische regelen voor zeilende passagiersschepen.

D

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;

e. rijksvaartuigen;

f. zeilende passagiersschepen.

E

Artikel 19 komt te luiden:

### **Artikel 19**

Bij het onderzoek of bijzonder onderzoek van schepen wordt nagegaan of het schip voldoet aan de voor dat schip van toepassing zijnde regelen, zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlagen.

## F

In artikel 20, eerste lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

## G

Artikel 21, eerste lid, komt te luiden:

1. Indien uit een door een erkend onderzoeksbureau afgegeven verklaring blijkt, dat een schip voldoet aan de krachtens artikel 5, eerste lid, van de Binnenschepenwet voor dat schip van toepassing zijnde regelen, zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlagen, kan van een onderzoek als bedoeld in dat lid worden afgezien.

## H

In artikel 23, eerste en tweede lid, wordt de zinsnede «een passagiersschip of een veerboot» telkens vervangen door: een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip.

## I

In artikel 24, derde lid, wordt de zinsnede «een passagiersschip of een veerboot» vervangen door: een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip.

## J

In artikel 25, vierde lid, wordt de zinsnede «een passagiersschip of een veerboot» vervangen door: een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip.

## K

In de aanhef van artikel 26 wordt de zinsnede «arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten, passagiersschepen, veerboten en rijksvaartuigen» vervangen door: arbeid aan boord van schepen.

## L

Artikel 27 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid, komt te luiden:

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

2. In het tweede lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 28, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

3. In het derde lid, wordt de zinsnede «van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 9, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

4. In het vierde lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 9, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

M

In artikel 28, derde lid, wordt na «passagiersschepen» opgenomen: en zeilende passagiersschepen.

N

Na artikel 31 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 31a**

1. Met het in dit besluit bedoelde certificaat van goedkeuring ten behoeve passagiersschepen, veerboten, rijksvaartuigen of zeilende passagiersschepen wordt gelijkgesteld een document van goedkeuring afgegeven door een onafhankelijke keuringsinstelling in een andere lidstaat in de Europese Unie dan wel in een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, welke verklaring is afgegeven op basis van onderzoekingen die ten minste aan gelijkwaardige eisen voldoen.

2. Met de in de bijlagen III, V, VI en VII van dit besluit vastgestelde technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische eisen vastgesteld door of vanwege een lidstaat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

O

In artikel 36 wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

P

Artikel 42 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

2. In het eerste, tweede en derde lid, wordt de zinsnede «bestaande passagiersschepen en veerboten» telkens vervangen door: bestaande passagiersschepen, veerboten en zeilende passagiersschepen.

Q

In artikel 43 wordt de zinsnede «bestaande passagiersschepen en veerboten» vervangen door: bestaande passagiersschepen, veerboten en zeilende passagiersschepen.

R

Artikel 46, tweede lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

## **ARTIKEL II**

Bijlage II van het Binnenschepenbesluit, wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 7.03, zesde lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel b komt te luiden:

b. verbrandingslucht voor de voor de vaart benodigde verbrandingsmotoren wordt niet aangezogen uit machinekamers, ketelruimen of pompkamers, tenzij er naast de hoofdmachinekamer een aparte machinekamer met een boegbesturingsaandrijving beschikbaar is;

2. In onderdeel d, wordt na de eerste zin, een zin ingevoegd, luidende:

De gebruiksaanwijzing wijst erop dat voor het inwerking stellen van de brandblusinstallatie de in de hoofdmachinekamer aanwezige verbrandingsmotoren buiten bedrijf dienen te worden gesteld.

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h, in een puntkomma, wordt na onderdeel h, een onderdeel toegevoegd, luidende:

i. het automatisch vrijgeven van CO<sub>2</sub>-gas is niet toegestaan.

B

In artikel 11.01, vierde lid, wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» telkens vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

## **ARTIKEL III**

Het opschrift van bijlage IV van het Binnenschepenbesluit komt te luiden:

Regelen met betrekking tot arbeid aan boord van schepen.

## **ARTIKEL IV**

In artikel 8.02, eerste lid, van bijlage VI wordt de zinsnede «het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie» vervangen door: de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaren.

## **ARTIKEL V**

Aan het Binnenschepenbesluit wordt na bijlage VI, een bijlage VII toegevoegd, zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage.

## ARTIKEL VI

Een certificaat van onderzoek voor zeilende passagiersschepen dat voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit door de Stichting Register Holland is afgegeven geldt met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit besluit als een certificaat van onderzoek dat is afgegeven ingevolge artikel 3, eerste lid onderdeel d, van de Binnenschepenwet, en blijft geldig tot de daarop aangegeven datum, met dien verstande, dat, indien deze datum gelegen is op of na 1 januari 2003, dit certificaat geldt tot en met 31 december 2002.

<sup>1</sup> Stb. 1987, 466, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 maart 1998, Stb. 1998, 153.

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 10 oktober 2000, nr. 196.

## ARTIKEL VII

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

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

Tavarnelle, 28 juli 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
J. F. Hoogervorst

Uitgegeven de *vijfde* september 2000

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

### *§ 1 Algemeen*

#### *a. Inleiding*

De Binnenschepenwet bepaalt dat voor schepen een certificaat van onderzoek wordt afgegeven, nadat is vastgesteld dat voldaan wordt aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regelen. Deze regelen zijn opgenomen in het Binnenschepenbesluit.

In de bijlagen bij het Binnenschepenbesluit, met uitzondering van bijlage I en IV, zijn technische eisen opgenomen met betrekking tot het onderzoek voor de in het besluit genoemde categorieën schepen, te weten vrachtschepen, sleepboten, duwboten, passagiersschepen, veerboten en rijksvaartuigen. 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, eerste lid, onder a en c van de Binnenschepenwet, is momenteel verplicht voor alle schepen, met uitzondering van de op de datum van inwerkingtreding van het Binnenschepenbesluit bestaande vrachtschepen met een laadvermogen van 15 ton tot 250 ton, waarvan de kiel voor 1 januari 1970 werd gelegd en die bestemd zijn om uitsluitend in Nederland te worden gebruikt. Voor deze oude vrachtschepen treedt de certificatieplicht eerst op 1 januari 2002 in werking.

Artikel 3, eerste lid, onder d, van de Binnenschepenwet, waarin de certificatieplicht voor passagiersschepen is geregeld, is bij koninklijk besluit van 20 maart 1991, Stb. 151, met ingang van 1 oktober 1991 in werking getreden. In voornoemd besluit is een uitzondering gemaakt voor passagiersschepen ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen.

Bij de onderhavige wijziging is voorzien in het opnemen in het Binnenschepenbesluit van technische eisen voor schepen, bestemd of gebedrukt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 passagiers buiten de bemanning en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen, de zgn. zeilende passagiersschepen. Deze eisen zijn neergelegd in de nieuwe, aan het besluit toegevoegde, bijlage VII. De regelen van bijlage IV met betrekking tot arbeid aan boord van vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen zijn tevens van toepassing aan boord van de zeilende passagiersschepen.

Mede in verband met het voorgaande is tevens een aantal artikelen van het Binnenschepenbesluit aangepast. Verder is van de gelegenheid gebruik gemaakt om op een aantal punten modernisering aan te brengen in het besluit. In de artikelsgewijze toelichting zal hier nader op ingegaan worden.

Het onderhavige besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, waarin tevens artikel 3, eerste lid, onder d, van de Binnenschepenwet in werking zal treden voor passagiersschepen ingericht of bestemd om te worden ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen.

Dit ontwerpbesluit is, ingevolge 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), op 24 juni 1998 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatie nr. 98/0282/NL). In het tussentijdse commentaar van de Commissie wordt erop aangedrongen een bepaling op te nemen van wederzijdse erkenning van in andere landen geldende technische voorschriften die een veiligheidsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan dat wat door het Nederlandse besluit wordt gegarandeerd. Dit tussentijdse commentaar is bij brief van 22 september 1998 beantwoord. In deze brief is aangegeven, dat met betrekking tot deze wederzijdse erkenning een nieuw artikel 31a in het Binnenscheppenbesluit zal worden opgenomen.

Het ontwerpbesluit is op 18 augustus 1998 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/Notif. 98 390). Een aankondiging van de desbetreffende notificatie is gepubliceerd in de Staatscourant van 1998, nr. 170. Er is daarop geen reactie gekomen.

Ter uitvoering van artikel 58, tweede lid, van de Binnenscheppenwet werd een voorontwerp van het onderhavige besluit (met de nota van toelichting) bekendgemaakt in de Staatscourant van 7 juli 1998, nr. 125. Van deze bekendmaking is mededeling gedaan aan de Staten-Generaal. Op deze publicatie (de zg. voorhangprocedure) is één reactie ontvangen, te weten van het Korps Landelijke Politiediensten. Het commentaar was redactioneel van aard en kon, voor zover van belang, zonder meer worden verwerkt.

#### *b. Doelstelling*

Tot dusverre was het Binnenscheppenbesluit niet van toepassing op zeilende passagiersschepen. Tot op heden is in de algemene plaatselijke verordening, onderscheidenlijk de algemene politieverordening, van de gemeenten rond het IJsselmeer (verenigd in de Vereniging van Zuiderzeegemeenten), waar het grootste deel van de zeilvloot vaart, het voorschrift opgenomen dat de zeilende passagiersschepen slechts in de haven toegelaten worden als zij gecertificeerd zijn door het in zeilschepen gespecialiseerde bureau Stichting Register Holland. Een groot deel van de zeilvloot voldoet, als gevolg hiervan, al aan de in het onderhavige besluit opgenomen technische eisen.

Het doel dat het onderhavige besluit beoogt te bereiken, is het waarborgen van de veiligheid van de betreffende schepen. De vloot bestaat onder meer uit tjalken, klippers, bidders, blazers, skûtsjes, kraken en aken. Gezien het geheel eigen karakter van deze, vaak authentieke, zeilende passagiersschepen, ontstond er behoefte aan specifieke eisen voor deze schepen. De technische eisen die aan de zeilende passagiersschepen worden gesteld, bieden derhalve op de zeilvaart toegesneden normen, die in overeenstemming zijn met de eisen die aan andere passagiersschepen worden gesteld.

De chartervaart op de binnenwateren wordt steeds omvangrijker. De vloot bestaat momenteel uit ongeveer 450 schepen. Niet alleen neemt de omvang van de vloot toe, ook het vaargebied van deze schepen breidt zich uit van het IJsselmeer naar onder andere de Zeeuwse Wateren. Aangezien het niet doelmatig is, in verband met de uitbreiding van het vaargebied van de betreffende schepen, telkens de algemene plaatselijke verordeningen van deze gemeenten aan te moeten passen, en voorts ter



voorkoming van regionaal -verschillende eisen, worden de onderhavige technische normen opgenomen in het Binnenschepenbesluit.

#### *c. Uitvoering en toezicht*

Indien een zeilschip voldoet aan de eisen gesteld in de nieuwe, aan het besluit toegevoegde, bijlage VII geeft de Scheepvaartinspectie ten behoeve van dit schip een certificaat van onderzoek af. Krachtens artikel 6, eerste lid, van de Binnenschepenwet, wordt het certificaat ten behoeve van schepen die bestemd zijn voor het vervoer van passagiers afgegeven voor een tijdvak van vier jaren. Voor het onderzoeken van schepen zal de Scheepvaartinspectie, conform artikel 27, zesde lid, van de Binnenschepenwet, gebruik maken van diensten van particuliere experts, waaronder het in zeilschepen gespecialiseerde bureau Stichting Register Holland.

De bestuurslasten zullen door aanvaarding van het onderhavige besluit toenemen met een kwart formatieplaats. Voor de afgifte van een certificaat van onderzoek is de aanvrager hiervan aan de Scheepvaartinspectie een vergoeding verschuldigd. Uit de opbrengsten hiervan kan de Scheepvaartinspectie de voor de afgifte van dit certificaat te maken kosten financieren.

De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen onder hem ressorterende ambtenaren zijn, krachtens artikel 28 van de Binnenschepenwet, belast met het toezicht op de naleving van het in het onderhavige besluit bepaalde. Zij kunnen controles uitvoeren aan boord van schepen, ook indien deze schepen voor herstelwerkzaamheden op de werf liggen. Ook kunnen zij de ten behoeve van zeilschepen afgegeven certificaten van onderzoek controleren en bij ongeldigheid van bedoelde documenten zijn zij bevoegd hiervan afgifte te vorderen. Daarenboven is het varen zonder geldig certificaat van onderzoek met een schip dat certificaatsplichtig is op grond van het onderhavige besluit, strafbaar gesteld in artikel 44 van de Binnenschepenwet. De opsporingsambtenaren van de politie controleren in het kader van de reguliere opsporing op de aanwezigheid van het betreffende certificaat.

#### *d. Totstandkoming van de technische eisen*

Bij de totstandkoming van de technische eisen voor zeilende passagiersschepen is zoveel mogelijk aangesloten bij bijlage II van het Binnenschepenbesluit, waarin technische regelen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten zijn opgenomen en bijlage III, waarin technische regelen voor passagiersschepen zijn opgenomen, alsmede bij de al bestaande technische regelen van de Stichting Register Holland.

De technische eisen voor zeilende passagiersschepen zijn tot stand gekomen na intensief overleg met de vertegenwoordigers van de betrokken organisaties (onder andere de Belangenvereniging Beroeps Zeilschippers en de Landelijke Vereniging tot behoud van het zeilend bedrijfsvaartuig), met name in het kader van de Overleggroep Technische Voorschriften Binnenvaart.

## Artikel I

A

Het Binnenschepenbesluit wordt uitgebreid met technische eisen voor zeilende passagiersschepen. In verband daarmee is het noodzakelijk dat aan artikel 1 van het Binnenschepenbesluit de definitie van deze schepen wordt toegevoegd. Om het onderscheid tussen het zeilende passagiersschip en het passagiersschip aan te geven, wordt tevens de definitie van passagiersschip aangepast.

B

Artikel 2, eerste lid, sloot de zeilende passagiersschepen uit van de toepasselijkheid van het Binnenschepenbesluit. Met de introductie van bijlage VII komt deze uitzondering te vervallen.

C

Artikel 3 van het Binnenschepenbesluit is vervangen door een nieuw artikel 3, waarin de bijlagen achtereenvolgens nader worden aangeduid.

D

Als gevolg van het feit dat de zeilende passagiersschepen 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 zeilende passagiersschepen, indien deze schepen voldoen aan de eisen neergelegd in bijlage VII.

E en G

Artikel 19 is vervangen door een nieuw artikel 19, waarin wordt bepaald dat bij het onderzoek dan wel bijzonder onderzoek van schepen in het algemeen wordt nagegaan of de betreffende schepen voldoen aan de op die schepen van toepassing zijnde regelen, neergelegd in de bijlagen behorende bij het Binnenschepenbesluit. Met deze algemene verwijzing vervalt de tot dusverre opgenomen opsomming. Artikel 21, eerste lid, is op soortgelijke wijze vervangen.

F, L, O, P en R

In een aantal artikelen van het Binnenschepenbesluit wordt nog de term «districtshoofd van de arbeidsinspectie» gehanteerd. Als gevolg van een herinrichting van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid dient de vermelding van deze functionaris te worden gewijzigd. Door bij het aanduiden van deze functionaris te verwijzen naar de betreffende artikelen van de Binnenschepenwet, is bij eventuele wijziging van de benaming van deze functionaris in de toekomst geen wijziging noodzakelijk. Artikel 11.01, vierde lid, van bijlage II, en artikel 8.02, eerste lid, van bijlage VI, worden op gelijke wijze aangepast.

H, I, J, K, M en Q

Als gevolg van het feit dat zeilende passagiersschepen nu onder de werking van de Binnenschepenwet vallen, dient dit type schip in een aantal artikelen van het Binnenschepenbesluit opgenomen te worden.

N

Artikel 31a heeft betrekking op de technische voorschriften van de bijlagen III (passagiersschepen), V (veerboten), VI (rijksvaartuigen) en VII (zeilende passagiersschepen) van het Binnenschepenbesluit. In de bijlagen I en II zijn bepalingen opgenomen ter implementatie van Richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301). Voor deze voorschriften is een wederzijdse erkenningsbepaling derhalve niet nodig. Bijlage IV (regels met betrekking tot arbeid aan boord van schepen) bevat geen technische voorschriften.

## **Artikel II**

A

In het onderhavige artikel 7.03, zesde lid, onderdeel b, van bijlage II, wordt bepaald dat de verbrandingslucht voor de voor de vaart benodigde verbrandingsmotoren niet mag worden aangezogen uit de machinekamers, ketelruimen of pompkamers, tenzij er naast de hoofdmachinekamer een aparte machinekamer met boegbesturingsaandrijving aanwezig is. Deze uitzondering wordt gemaakt, omdat in geval van brand in de hoofdmachinekamer het voortbewegen van het schip op eigen kracht – met behulp van boegbesturingsaandrijving – verzekerd is.

Voorts wordt een nieuw onderdeel i toegevoegd, waarin wordt bepaald dat het automatisch vrijgeven van CO<sub>2</sub>-gas niet is toegestaan. Hierdoor wordt voorkomen dat het blusmiddel direct na het weerklinken van het alarmsignaal in machinekamer, ketelruim of pompkamer wordt toegelaten. De personen die zich nog in deze ruimten bevinden, krijgen daardoor de tijd zich te verwijderen, waardoor verstikkingsgevaar voorkomen wordt.

B

Verwezen kan worden naar de toelichting op artikel I, onderdelen F, L, O, P en R.

## **Artikel III**

Het opschrift van bijlage IV van het Binnenschepenbesluit komt te luiden «Regelen met betrekking tot arbeid aan boord van schepen». Met deze algemene verwijzing vervalt de tot dusverre opgenomen opsomming.

## **Artikel V**

### *Algemeen*

In deze bijlage zijn de technische regelen opgenomen waaraan zeilende passagiersschepen moeten voldoen teneinde voor de afgifte van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Binnenschepenwet, in aanmerking te komen. In deze bijlage zijn eveneens overgangsbepalingen voor bestaande zeilende passagiersschepen opgenomen. De technische regelen zijn in hoofdzaak gebaseerd op de regelen van bijlage II van het Binnenschepenbesluit, waarin technische regelen voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten zijn opgenomen en bijlage III, waarin technische regelen voor passagiersschepen zijn opgenomen. Gezien het geheel eigen karakter van de zeilende passagiersschepen, ontstond er behoefte aan specifieke eisen, bedoeld voor de veiligheid van de passagiers aan boord van deze zeilschepen.

## **Artikel VI**

Een overgangsbepaling is noodzakelijk, aangezien de Scheepvaartinspectie met een te grote werklast zou worden geconfronteerd, indien alle door de Stichting Register Holland verleende certificaten met de ingangsdatum van dit besluit niet meer zouden zijn erkend.

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

### *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 zeilende passagiersschepen en van welke regelen van bijlage II en bijlage III de zeilende passagiersschepen zijn vrijgesteld. Dit is noodzakelijk om herhaling van een groot deel van de regelen van bijlage II en bijlage III te voorkomen. De zeilende passagiersschepen dienen te allen tijde aan de regelen van de onderhavige bijlage te voldoen.

### *Hoofdstuk 2*

Dit hoofdstuk bevat regelen met betrekking tot de schotten van zeilende passagiersschepen. Hierbij is aangesloten bij de regelen, opgenomen in bijlage III, die gelden voor passagiersschepen. In afwijking van de regelen van bijlage III, kan aan boord van zeilende passagiersschepen, kleiner dan 25 meter, voor wat betreft de scheiding van ruimten bestemd voor de passagiers van machinekamer, worden volstaan met een gedeeltelijke water- doch geheel gasdichte scheiding. De scheiding moet zo hoog mogelijk waterdicht worden uitgevoerd, zodat water of oliehoudende watermengsels zich niet over de bodem van het schip kunnen verspreiden.

Met de hand bedienbare waterdichte deuren, zijn onder bepaalde voorwaarden toegestaan. Tevens kan van een tweede uitgang in de machinekamer en het ketelruim worden afgezien, indien voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, waardoor gewaarborgd is dat in geval van een calamiteit een persoon zich snel uit de machinekamer of het ketelruim kan verwijderen. Met de deze twee voorzieningen wordt aangesloten bij het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Met betrekking tot pijpleidingen die binnen een afdeling geen open uitmonding hebben, is bepaald dat de afstand tussen de scheepsbodem en de pijpleiding zo groot mogelijk is. Indien bijvoorbeeld het vlak van het schip door stoten lekraakt, is de kans op lekragen van de pijpleiding, met als gevolg het vollopen van een naburige afdeling, waar de pijpleiding wèl een open uitmonding heeft, door deze maatregel geminimaliseerd.

### *Hoofdstuk 3*

Bij het vaststellen van de eisen met betrekking tot de stabiliteit is aangesloten bij de regelen uit bijlage III van het Binnenschepenbesluit. Die regelen zijn echter aangevuld met stabiliteitscriteria specifiek voor de zeilvaart. Zo worden in het onderhavige besluit criteria vastgesteld voor het kenterend moment ten gevolge van de winddruk varend onder zeil. Ook dient bij de berekening van het kenterend moment rekening gehouden te worden met een groter zijdelings oppervlak als gevolg van het staand want en de masten. Deze specifieke stabiliteitseisen voor de zeilvaart zijn deels overgenomen uit bijlage I van de Regeling zeilschepen

met passagiers. Deze regeling is van toepassing op zeegaande zeilende passagiersschepen en is vastgesteld op grond van artikel 172, derde lid, van de Schepenwet.

#### *Hoofdstuk 4*

Bij het vaststellen van de werktuigbouwkundige eisen is aangesloten bij de regelen opgenomen in bijlage II, die gelden voor vrachtschepen, sleepboten en duwboten. In aanvulling op deze eisen zijn er regelen opgenomen ter voorkoming van schade aan de voortstuwingsinstallatie, ten gevolge van het loos meedraaien van de schroef gedurende de zeilvaart.

Aan boord van zeilende passagiersschepen wordt veelal gebruik gemaakt van zeillieren. Ter vermijding van knelgevaar moeten de open tandwieloverbrengingen van lieren voorzien zijn van een deugdelijke afscherming.

#### *Hoofdstuk 5*

Bij de regelen met betrekking tot reddingmiddelen en overige uitrusting is aangesloten bij de regelen opgenomen in bijlage II en bijlage III. Bij het vaststellen van de onderhavige regelen is in overweging genomen dat het gevaar voor kenteren bij zeilende passagiersschepen groter is dan bij nietzeilende passagiersschepen. Dientengevolge dienen gemeenschappelijke reddingmiddelen zoals reddingsvlotten, bijboten en andere uitrustingsstukken die geschikt zijn om meerdere zich in het water bevindende personen drijvende te houden, op zeilende passagiersschepen in zone 2 voor het ten hoogste toegestane aantal passagiers aanwezig te zijn. Bovendien dient er op alle binnenwateren voor elk zich aan boord bevindende persoon een reddingvest aanwezig te zijn. Deze reddingvesten moeten voldoen aan de regelen, bedoeld in artikel 7.05, vierde lid, van bijlage II, waarin onder meer is bepaald dat zij van een door het hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type zijn.

#### *Hoofdstuk 6*

De zeilende passagiersschepen varen vrijwel uitsluitend binnen Nederland, waar over het algemeen mogelijkheden bestaan om drinkwater in te nemen. In afwijking van bijlage II, wordt in dit hoofdstuk dan ook bepaald dat de inhoud van de drinkwatertanks in overeenstemming moet zijn met het aantal gewoonlijk aan boord verblijvende personen. Hierbij kan met 75 liter per persoon worden volstaan, mits drinkwaterinname minstens eenmaal per dag mogelijk is.

Tevens wordt in dit hoofdstuk bepaald dat de vrije breedte van gangboorden tenminste 0.6 meter moet zijn. Aan boord van historische en traditionele schepen zal deze breedte vaak niet bereikt kunnen worden. Ook kunnen ten gevolge van bolders, verstagingen en dergelijke de gangboorden hier en daar smaller zijn dan voorgeschreven. Een kleinere vrije breedte wordt in deze gevallen toegestaan, mits op andere wijze voldoende veiligheid wordt geboden, bijvoorbeeld door middel van een goede reling, een luikenkap waarover men zich eenvoudig kan verplaatsen, of een handreling langs de opbouw.

#### *Hoofdstuk 7*

Aan boord van zeilende passagiersschepen bedraagt het ten hoogste toegestane aantal passagiers het aantal meters lengte waterlijn van het schip. Indien het bereik van het tuig en de inrichting van het dek geen

gevaar opleveren voor de opvarenden, mag deze lengte worden vermenigvuldigd met een factor 1,5. Het ten hoogste aantal toegestane passagiers hangt derhalve af van de veiligheid aan boord van het schip. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een veilige giekhoogte, of aan voldoende zitplaatsen in kuipen aan dek.

Het hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het ten hoogste aantal toegestane passagiers op een nog hoger aantal vaststellen, waarbij echter het maximum toegestane aantal passagiers geldt, berekend op basis van bijlage III, artikel 6.01. In dat geval dient het schip echter aan verzwaarde veiligheidseisen te voldoen.

Krachtens artikel 7.01, het eerste lid, wordt het aantal toegestane passagiers vastgesteld in overeenstemming met de kenmerken van het schip. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan de stabiliteit, de tuigage, de beveiliging tegen het vallen en de inrichting van het dek. Indien een schip bijvoorbeeld ten gevolge van de zeilvoering slechts voorzien is van een lage reling en voorts een vrij laag vrijboord heeft, kunnen deze kenmerken aanleiding zijn om het ten hoogste toegestane aantal passagiers op minder dan 1 per meter lengte waterlijn vast te stellen.

#### *Hoofdstuk 8*

In dit hoofdstuk wordt bepaald dat niet afgesloten gedeelten van de dekken door een, zo mogelijk vast aangebrachte, verschansing of reling van tenminste 0,9 meter hoogte moeten zijn omgeven, teneinde te voorkomen dat mensen over boord kunnen vallen. Indien als gevolg van de zeilvoering deze hoogte niet bereikt kan worden, is een lagere reling toegestaan.

#### *Hoofdstuk 9*

In hoofdstuk 9 zijn regelen opgenomen met betrekking tot brandbescherming en brandbestrijding. Voor zeilende passagiersschepen met een lengte over de waterlijn van minder dan 40 m, gelden ten aanzien van een aantal onderwerpen in dit hoofdstuk afwijkende eisen. Aangezien in zijn algemeenheid de keukens aan boord van deze schepen aanzienlijk eenvoudiger zijn dan keukens aan boord van andere passagiersschepen, kan onder bepaalde voorwaarden een keukeninrichting zonder brandwerende deur worden toegestaan. Tevens kan in verband met de afmetingen van deze schepen worden volstaan met één brandbluspomp.

#### *Hoofdstuk 10*

Dit hoofdstuk bevat enkele nadere regelen met betrekking tot de algemene alarminstallatie en de elektrische installatie. In afwijking van bijlage III, kan op zeilende passagiersschepen worden volstaan met een eenvoudige alarminstallatie. Het noodsignaal zal, gezien de afmetingen van het schip, overal goed hoorbaar zijn.

#### *Hoofdstuk 11*

Hoofdstuk 11 bevat voorschriften voor de tuigage van zeilende passagiersschepen. Er worden onder meer eisen gesteld aan masten en rondhouten, staand en lopend want, beslag en zeilen. In dit hoofdstuk wordt bepaald dat de tuigage van zeilschepen in de binnenvaart eenmaal in de twee jaar dient te worden gekeurd. Een ondertekend bewijsstuk van de laatste keuring moet zich aan boord bevinden.

## *Hoofdstuk 12*

Dit hoofdstuk bevat de overgangsbepalingen voor bestaande zeilende passagiersschepen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

## **Bijlage VII van het Binnenschepenbesluit**

### **Technische regelen voor zeilende passagiersschepen**

Inhoudsopgave

#### *HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN*

- 1.01. Definities
- 1.02. Toepassing

#### *HOOFDSTUK 2. SCHOTTEN*

- 2.01. Algemeen
- 2.02. Oeningen en deuren in schotten
- 2.03. Doorvoeringen van pijpen
- 2.04. Machinekamers en ketelruimen

#### *HOOFDSTUK 3. STABILITEIT*

- 3.01. Kenterend moment ten gevolge van de winddruk
- 3.02. Kenterend moment ten gevolge van de winddruk varend onder zeil
- 3.03. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand
- 3.04. Kromme van de statische stabiliteit

#### *HOOFDSTUK 4. WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN*

- 4.01. Voortstuwingsinstallaties
- 4.02. Buitenboordafsluiters en leidingsystemen
- 4.03. Lieren

#### *HOOFDSTUK 5. UITRUSTING*

- 5.01. Reddingboeien
- 5.02. Gemeenschappelijke reddingmiddelen

#### *HOOFDSTUK 6. HYGINE EN VEILIGHEID VAN VERBLIJVEN EN ARBEIDS- PLAATSEN*

- 6.01. Afmetingen van de arbeidsplaats
- 6.02. Drinkwaterinstallaties

#### *HOOFDSTUK 7. TEN HOOGSTE TOEGESTANE AANTAL PASSAGIERS*

- 7.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

#### *HOOFDSTUK 8. BIJZONDERE VOORZIENINGEN VOOR PASSAGIERS*

- 8.01. Beveiliging tegen vallen

#### *HOOFDSTUK 9. BRANDBESCHERMING EN BRANDBESTRIJDING*

- 9.01. Ruimten met verhoogd brandrisico
- 9.02. Brandbluspomp en leidingen

#### *HOOFDSTUK 10. OVERIGE INSTALLATIES*

- 10.01. Algemene alarminstallatie
- 10.02. Elektrische installatie

#### *HOOFDSTUK 11. TUIGAGE*

##### *§ 1. Algemeen*

- 11.01. Tuigage algemeen

##### *§ 2. Masten en rondhouten*

- 11.02. Masten en rondhouten algemeen
- 11.03. Masten
- 11.04. Stengen
- 11.05. Boegsprietten



- 11.06. Kluiverbomen
- 11.07. Gieken
- 11.08. Gaffels

*§ 3. Staand en lopend want*

- 11.09. Staand en lopend want algemeen
- 11.10. Staand want
- 11.11. Lopend want

*§ 4. Overige onderdelen van de tuigage*

- 11.12. Beslag en onderdelen van de tuigage
- 11.13. Zeilen

*§ 5. Keuring*

- 11.14. Keuring

**HOOFDSTUK 12. OVERGANGSBEPALINGEN**

- 12.01. Toepassing van de regelen op bestaande zeilende passagiers-schepen

## **Bijlage VII van het Binnenscheepenbesluit**

Technische regelen voor zeilende passagiersschepen

### **HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN**

#### **Artikel 1.01. Definities**

Bijlage III, artikel 1.01, is van toepassing.

#### **Artikel 1.02. Toepassing**

1. Deze bijlage is van toepassing op zeilende passagiersschepen die worden gebruikt op de in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4.

2. Bijlage III is op zeilende passagiersschepen van toepassing met uitzondering van de artikelen:

- 1.02, eerste lid;
- 3.01, eerste lid;
- 3.03, derde lid;
- 6.01;
- 7.01;
- 7.02, eerste lid, tweede alinea;
- 8.01, eerste lid;
- 8.03, tweede lid;
- 8.04;
- 9.03; en
- 9.09.

3. In afwijking van artikel 43 van het Binnenscheepenbesluit, is de in bijlage III, artikel 11.02, eerste kolom, aangegeven overgangstermijn niet van toepassing op de artikelen 9.01 en 9.06 en op artikel 10.03, eerste lid, met betrekking tot de plaats waar de elektrische noodkrachtbron moet zijn opgesteld.

4. In aanvulling op bijlage III, artikel 1.02, derde lid, is van bijlage II niet van toepassing:

- artikel 2.06, zesde lid;
- artikel 5.05, zevende lid; en
- artikel 7.02, eerste lid, onderdelen d en e.

5. In afwijking van artikel 26, onderdeel a, van het Binnenscheepenbesluit, zijn van bijlage II, hoofdstuk 11, de artikelen 11.12, eerste lid, en 11.15, derde lid, niet van toepassing.

### **HOOFDSTUK 2. SCHOTTEN**

#### **Artikel 2.01. Algemeen**

1. Naast de in bijlage II, artikel 2.02, derde lid, voorgeschreven schotten, zijn de dwarsschotten aanwezig die op grond van de lekberekening volgens bijlage III, hoofdstuk 2, noodzakelijk zijn. De dwarsschotten zijn waterdicht en tot het schottendek opgetrokken. Bij ontbreken van een schottendek zijn zij tot een zodanige hoogte opgetrokken dat aan artikel 4.06, van bijlage III, wordt voldaan.

2. In afwijking van bijlage III, artikel 3.01, tweede lid, kan op schepen met een waterlijnlengthe kleiner dan 25 m voor wat betreft het scheiden van de ruimten bestemd voor passagiers van de machinekamers, worden volstaan met een gedeeltelijk waterdichte en geheel gasdichte scheiding. De scheiding wordt zo hoog mogelijk waterdicht uitgevoerd, zodat geen water of oliehoudende watermengsels zich over de bodem van het zeilschip kunnen verspreiden. In een dergelijk geval zijn startinrichtingen die gebruik maken van brandstoffen met een vlampunt beneden 55 EC verboden.

#### **Artikel 2.02. Openingen en deuren in schotten**

In afwijking van bijlage III, artikel 3.02, tweede lid, eerste zin, is een met de hand te bedienen waterdichte deur, die niet op afstand kan worden bediend, toegestaan indien:

- a. de waterlijnlengthe kleiner is dan 40 m;
- b. het schip slechts een dek heeft;
- c. deze deur rechtstreeks vanaf het dek te bereiken is en niet meer dan 10 m van de toegang tot het dek verwijderd is;
- d. de onderkant van de deuropening ruim boven de vloer van de voor passagiers toegankelijke ruimten ligt;
- e. de beide aangrenzende waterdichte afdelingen met een bilge-alarm uitgerust zijn; en
- f. in het stuurhuis of in de onmiddellijke nabijheid van de stuurstand een optisch alarm is aangebracht dat in werking wordt gesteld als de deur geopend is.

#### **Artikel 2.03. Doorvoeringen van pijpen**

Een pijpleiding die binnen een afdeling geen open uitmonding heeft, is toegestaan, indien:

- a. de pijpleiding binnen de in bijlage III, artikel 3.02, vierde lid, omschreven veilige zone loopt; en
- b. de afstand tussen de pijpleiding en de scheepsbodem zo groot mogelijk is, met dien verstande dat de pijpleiding ten minste boven de spanten of de wrangen is aangebracht.

#### **Artikel 2.04. Machinekamers en ketelruimen**

1. Machinekamers en ketelruimen zijn voorzien van twee uitgangen.
2. Een van de uitgangen kan als nooduitgang zijn uitgevoerd.
3. Van een tweede uitgang kan worden afgezien indien:
  - a. het totale vloeroppervlak van de machinekamer of het ketelruim, gemeten op de hoogte waar de vloerplaten zijn aangebracht, niet meer dan 35 m<sup>2</sup> bedraagt;
  - b. de afstand tussen de uitgang of de voet van de trap die naar de uitgang voert en elke plaats, waar bedienings- of onderhoudswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, kleiner is dan 5 meter; en
  - c. bij de verst van de uitgang gelegen plaats waar bedienings- of onderhoudswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd een draagbaar brandblusapparaat is aangebracht.

## **HOOFDSTUK 3. STABILITEIT**

### **Artikel 3.01. Kenterend moment ten gevolge van de winddruk**

Bij de berekening van het kenterend moment, bedoeld in bijlage III, artikel 4.03, wordt onder het zijdelings oppervlak van het schip, boven het vlak van de grootste inzinking in m<sup>2</sup>, mede begrepen het staand want en de masten zonder de zeilen.

### **Artikel 3.02. Kenterend moment ten gevolge van de winddruk varend onder zeil**

Het kenterend moment  $M_z$ , veroorzaakt door de winddruk op het standaard zeil van het schip, mag in alle beladingstoestanden maximaal de waarde bedragen die een helling van het zeilschip van 20°, of de helling waarbij het dek te water komt indien deze kleiner is dan 20°, veroorzaakt. Hierbij wordt gerekend met een stationaire windbelasting van 7 kg/m<sup>2</sup>.

### **Artikel 3.03. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand**

Bij de ligging van het schip, veroorzaakt door het kenterend moment genoemd in artikel 3.02, is de resterende veiligheidsafstand tot patrijspooten of ramen in de scheepshuid die geopend kunnen worden of tot andere onbeveiligde openingen, ten minste 0,10 m. Het resterend vrijboord is niet negatief.

### **Artikel 3.04. Kromme van de statische stabiliteit**

1. De dynamische weg is bij een helling van 30° niet kleiner dan 0,055 meterradialen en bij een helling van 40°, of bij de helling waarbij het schip volloopt – indien deze helling minder is dan 40° – niet kleiner dan 0,09 meterradialen.
2. De toename van de dynamische weg tussen een helling van 30° en een helling van 40°, of de helling waarbij het schip volloopt indien deze kleiner is, is niet minder dan 0,03 meterradialen.
3. De lengte van de arm van de statische stabiliteit is bij een helling van 30° of meer ten minste 0,20 m.
4. De maximale waarde van de arm van de statische stabiliteit wordt bereikt bij een helling van 25° of meer.

## **HOOFDSTUK 4. WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN**

### **Artikel 4.01. Voortstuwingsinstallaties**

Indien de schroef gedurende de zeilvaart loos meedraait, zijn voorzieningen getroffen om schade aan de delen van de voortstuwingsinstallatie die door de loos draaiende schroef geheel of gedeeltelijk worden aangedreven, te voorkomen.

### **Artikel 4.02. Buitenboordafsluiters en leidingsystemen**

Buitenboord in- en uitlaatopeningen zijn voorzien van een zo dicht mogelijk tegen de huid geplaatste flensafsluiter. Het gedeelte tussen de afsluiter en de huid is dikwandig uitgevoerd. Leidingsystemen met

buitenboord in- en uitlaatopeningen zijn zodanig ingericht dat ongewenst binnendringen van water in het zeilschip wordt voorkomen.

#### **Artikel 4.03. Lieren**

Open tandwieloverbrengingen van lieren zijn voorzien van een deugdelijke afscherming tegen knelgevaar.

### **HOOFDSTUK 5. UITRUSTING**

#### **Artikel 5.01. Reddingboeien**

Aan boord bevindt zich het aantal reddingboeien dat voor het schip als hoogste volgt uit kolom I of II van onderstaande tabel:

| I. Op schepen die vallen in de categorie met een $L_{WL}$ in m: | II. Op schepen die vallen in de categorie met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers: | is ten minste het onderstaande aantal reddingboeien aan boord: |
|---|---|--|
| tot en met 20   | tot en met 30   | 2  |
| van 20 tot en met 35  | van 31 tot en met 300   | 4  |
| van 35 tot en met 50  | van 301 tot en met 600  | 6  |
| van meer dan 50   | van 601 tot en met 900  | 8  |
|   | van 901 tot en met 1200   | 10   |
|   | van meer dan 1201   | 12   |

#### **Artikel 5.02. Gemeenschappelijke reddingmiddelen**

Op schepen die gebruikt worden op de in Nederland gelegen binnenwateren van zone 2 zijn voor het ten hoogste toegestane aantal passagiers gemeenschappelijke reddingmiddelen aanwezig.

#### **Artikel 5.03. Overige uitrusting**

Schepen zijn uitgerust met een loopplank, waarmee het veilig aan- en van boord gaan van personen is gewaarborgd. De loopplank is ten minste 0,6 m breed en is voorzien van lichtgeschilderde banden langs de zijkanten en een handreling.

### **HOOFDSTUK 6. HYGIËNE EN VEILIGHEID VAN VERBLIJVEN EN ARBEIDSPLAATSEN**

#### **Artikel 6.01. Afmetingen van de arbeidsplaatsen**

De vrije breedte van gangboorden is ten minste 0,60 m. In bijzondere gevallen, bij traditionele of historische schepen en ter plaatse van bolders, verstagingen en dergelijke, is een kleinere vrije breedte toegestaan, indien op andere wijze voldoende veiligheid wordt geboden.

#### **Artikel 6.02. Drinkwaterinstallaties**

1. Schepen met verblijven zijn voorzien van een of meer drinkwater-tanks. De inhoud van de tanks is, in liters, ten minste zo groot als het aantal gewoonlijk aan boord verblijvende personen vermenigvuldigd met 150.

2. Indien inname van drinkwater eenmaal per dag of vaker mogelijk is, kan voor de bepaling van de inhoud van de drinkwatertanks het aantal gewoonlijk aan boord verblijvende personen vermenigvuldigd worden met 75.

## **HOOFDSTUK 7. TEN HOOGSTE TOEGESTANE AANTAL PASSAGIERS**

### **Artikel 7.01. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers**

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt vastgesteld in overeenstemming met de kenmerken van het schip, bedoeld in hoofdstuk 3 en van bijlage III, de hoofdstukken 2 en 4 en de artikelen 5.01 en 5.02.

2. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers is niet hoger dan het aantal hele meters lengte waterlijn van het schip.

3. In afwijking van het tweede lid, kan het ten hoogste toegestane aantal passagiers worden verhoogd tot anderhalf keer het aantal hele meters lengte waterlijn van het schip, indien het bereik van het tuig en de inrichting van het dek dit uit oogpunt van veiligheid van de opvarenden toelaten.

4. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan, in overeenstemming met bijlage III, artikel 6.01, het ten hoogste toegestane aantal passagiers hoger vaststellen dan het aantal, vastgesteld overeenkomstig het tweede of derde lid, indien het bereik van het tuig en de inrichting van het dek dit uit oogpunt van de veiligheid van de opvarenden toelaten.

5. Voor schepen waarvoor het ten hoogste toegestane aantal passagiers is vastgesteld overeenkomstig het vierde lid, blijven buiten toepassing:

a. artikel 1.02, tweede lid, ten aanzien van de artikelen:

3.03, derde lid;

6.01, tweede tot en met vierde lid;

7.01;

7.02, eerste lid, tweede alinea;

8.04;

9.03;

9.09, van bijlage III;

b. artikel 1.02, derde lid;

c. artikel 1.02, vierde lid, ten aanzien van de artikelen:

5.05, zevende lid;

7.02, eerste lid, onderdeel e, van bijlage II;

d. artikel 1.02, vijfde lid, ten aanzien van artikel:

11.12, eerste lid, van bijlage II;

e. de artikelen:

2.01, tweede lid;

2.03;

5.03;

6.02; tweede lid;

8.01;

9.01;

9.02;

10.01; en

12.01, derde lid.

## **HOOFDSTUK 8. BIJZONDERE VOORZIENINGEN VOOR PASSAGIERS**

### **Artikel 8.01. Beveiliging tegen vallen**

1. De voor passagiers bestemde, niet afgesloten gedeelten van de dekken zijn omgeven door een, zo mogelijk vast aangebrachte, verschansing of reling van ten minste 0,9 m hoogte.
2. Daar waar dit voor de zeilvoering noodzakelijk is, is een lagere reling toegestaan.
3. De reling is zodanig uitgevoerd dat kinderen er niet doorheen kunnen vallen. Onderbrekingen in de reling en inrichtingen voor het embarkeren en debarkeren zijn op overeenkomstige wijze beveiligd.

## **HOOFDSTUK 9. BRANDBESCHERMING EN BRANDBESTRIJDING**

### **Artikel 9.01. Ruimten met verhoogd brandrisico**

1. Ruimten met verhoogd brandrisico zijn omgeven door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.
2. Op schepen met een waterlijnlengthe van minder dan 40 m is een keukeninrichting zonder brandvertragende, automatisch sluitende deur toegestaan indien:
  - a. er sprake is van een woonkeuken;
  - b. de wanden en de plafonds tot 2 m van de plaats waar de kookgelegenheid is opgesteld brandvertragend zijn uitgevoerd; en
  - c. de ruimte niet is ingericht voor horecadoeleinden.

### **Artikel 9.02. Brandbluspomp en leidingen**

1. Elk schip is voorzien van ten minste twee brandbluspompen, een hoofdbrandblusleiding en de nodige brandkranen en brandslangen.
2. Een van de brandbluspompen is buiten de hoofdmachinekamer opgesteld en functioneert onafhankelijk van de hoofdmachinekamer-systemen; dit kan een draagbare motorpomp zijn.
3. Op schepen met een waterlijnlengthe tot 40 m kan worden volstaan met een brandbluspomp die in de machinekamer mag zijn opgesteld.
4. De brandbluspompen worden door een motor aangedreven.
5. De brandbluspompen zijn niet voor het aanvaringsschot opgesteld.
6. De blusinstallatie is zodanig dat met gebruik van ten hoogste 20 m slanglengthe elke plaats aan boord kan worden bestreken door ten minste twee stralen water die niet afkomstig zijn van dezelfde brandkraan. De brandbluspomp, bedoeld in het derde lid, is zodanig dat met gebruik van ten hoogste 20 m slanglengthe elke plaats aan boord met ten minste een straal water kan worden bestreken.
7. De installatie is aan stuur- en bakboordzijde voorzien van een genormaliseerde en duidelijk gemarkeerde walaansluiting.
8. Op schepen met een waterlijnlengthe tot 40 m kan worden afgezien van een walaansluiting, bedoeld in het zevende lid.

9. Algemene dienstpompen, dekwaspompen en dekwasleidingen kunnen deel uitmaken van de blusinstallatie.

## **HOOFDSTUK 10. OVERIGE INSTALLATIES**

### **Artikel 10.01. Algemene alarminstallatie**

1. In afwijking van bijlage III, artikel 10.07, eerste, tweede en derde lid, kan op schepen met een waterlijnlengthe van minder dan 40 m worden volstaan met een algemene alarminstallatie die zowel de bemanning als de passagiers kan alarmeren.

2. Het alarm kan in elk geval worden ingeschakeld in het stuurhuis of nabij de stuurstand en in het verblijf van de scheepsleiding.

3. Het alarm is onder normale bedrijfsomstandigheden duidelijk herkenbaar en waarneembaar in alle voor de passagiers en bemanningsleden toegankelijke ruimten.

4. Het alarm kan slechts worden uitgeschakeld in het stuurhuis of nabij de stuurstand en in het verblijf van de scheepsleiding.

### **Artikel 10.02. Elektrische installatie**

Indien de aan boord gebruikte elektrische spanning niet hoger is dan 50 V is bijlage III, artikel 10.02, niet van toepassing.

## **HOOFDSTUK 11. TUIGAGE**

### *§ 1. Algemeen*

#### **Artikel 11.01. Tuigage algemeen**

1. De tuigage als geheel bevindt zich in goede staat.

2. Weeflijnen, klimtouwen, netten en paarden zijn deugdelijk en voldoende in aantal.

3. Er zijn maatregelen getroffen om schavielen van rondhouten, want en zeilen te voorkomen.

4. Bij gebruik van een ander materiaal dan hout of bij gebruik van bijzondere tuigvormen, die niet in dit hoofdstuk geregeld zijn, worden constructies toegepast, die gelijkwaardige sterkte opleveren in vergelijking met die van de in dit hoofdstuk voorgeschreven afmetingen. Hiertoe wordt een sterkteberekening overgelegd.

5. Indien op een boegspriet of kluiverboom wordt gewerkt, is onder deze boegspriet of kluiverboom een deugdelijk net aangebracht. Indien geen goede mogelijkheid voor het aanbrengen van een net aanwezig is, wordt gebruik gemaakt van een veiligheidsgordel.

6. Extrapolatie van de in dit hoofdstuk voorgeschreven afmetingen is niet toegestaan.



**Artikel 11.02. Masten en rondhouten algemeen**

1. Het materiaal van alle rondhouten is van goede kwaliteit.
2. Houten masten voldoen aan de volgende vereisten:
  - a. er komen geen concentraties van grote kwasten in voor;
  - b. het hout is binnen de vereiste diktes spintvrij;
  - c. het hout is zoveel mogelijk rechtdradig;
  - d. het hout is zo min mogelijk gedraaid gegroeid;
  - e. bij verlijmdde masten is de verlijming passend voor de houtsoort.
3. Bij gebruik van de houtsoort Oregon Pine (clear and better) geldt een reductie van 5% op de in deze paragraaf voorgeschreven afmetingen.
4. Indien masten en rondhouten zonder ronde doorsnede gebruikt worden, levert dit gelijkwaardige sterkte op in vergelijking met de in deze paragraaf voorgeschreven afmetingen.
5. Mastdekken, mastkokers, bevestigingen op dek, op wrangen en aan stevens, worden zodanig geconstrueerd, dat de daarop uitgeoefende krachten kunnen worden opgenomen of overgedragen op andere verbanddelen.
6. Afhankelijk van de belasting en stabiliteit van het schip en de verdeling van het beschikbare zeiloppervlak kan het hoofd van de scheepvaartinspectie toeslagen of reducties voor alle rondhouten voorschrijven op de in deze paragraaf voorgeschreven afmetingen.
7. Indien de slingertijd van het schip in seconden korter is dan van de scheepsbreedte in meters, worden toeslagen voorgeschreven op de in deze paragraaf voorgeschreven afmetingen.

**Artikel 11.03. Masten**

1. In dit artikel wordt verstaan onder lengte: de afstand van de hommer of de zaling tot het dek.
2. De dikte van houten masten zonder ra voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

| Lengte (m) | Dekdiameter (cm) | Hommer (cm) | Ezelshoofd (cm) |
|------------|------------------|-------------|-----------------|
| 10         | 20               | 17          | 15              |
| 11         | 22               | 17          | 15              |
| 12         | 24               | 19          | 17              |
| 13         | 26               | 21          | 18              |
| 14         | 28               | 23          | 19              |
| 15         | 30               | 25          | 21              |
| 16         | 32               | 26          | 22              |
| 17         | 34               | 28          | 23              |
| 18         | 36               | 29          | 24              |
| 19         | 39               | 31          | 25              |
| 20         | 41               | 33          | 26              |
| 21         | 43               | 34          | 28              |
| 22         | 44               | 35          | 29              |
| 23         | 46               | 37          | 30              |
| 24         | 49               | 39          | 32              |
| 25         | 51               | 41          | 33              |

3. Bij een doorgestoken mast is de diameter ter plaatse van de mastvoet ten minste 75% van de diameter ter plaatse van het dek.

4. Mastbeslag en mastbanden zijn deugdelijk aangebracht of bevestigd.
5. Zalingen en ezelschouwen zijn voldoende sterk.
6. Indien aan een mast twee ras gevoerd worden, geldt een toeslag van ten minste 10% op de afmetingen volgens de tabel.
7. Indien aan een mast meer dan twee ras gevoerd worden, geldt een toeslag van ten minste 15% op de afmetingen volgens de tabel.

#### **Artikel 11.04. Stengen**

1. In dit artikel wordt verstaan onder:
  - a. lengte: de totale lengte van de steng, zonder de top;
  - b. beslagdiameter: diameter van de steng ter plaatse van het topbeslag.
2. De dikte van houten stengen voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

| Lengte (m) | Voetdiameter (cm) | Diameter op halve lengte (cm) | Beslagdiameter (cm) |
|------------|-------------------|-------------------------------|---------------------|
| 4          | 8                 | 7                             | 6                   |
| 5          | 10                | 9                             | 7                   |
| 6          | 13                | 11                            | 8                   |
| 7          | 14                | 13                            | 10                  |
| 8          | 16                | 15                            | 11                  |
| 9          | 18                | 16                            | 13                  |
| 10         | 20                | 18                            | 15                  |
| 11         | 23                | 20                            | 16                  |
| 12         | 25                | 22                            | 17                  |
| 13         | 26                | 24                            | 18                  |
| 14         | 28                | 25                            | 20                  |
| 15         | 31                | 27                            | 21                  |

3. De overlap van de steng met de mast bedraagt ten minste 10x de voorgeschreven voetdiameter van de steng.
4. Indien aan een steng razeilen gevoerd worden, geldt een toeslag van 10% op de afmetingen volgens de tabel.

#### **Artikel 11.05. Boegsprietten**

1. In dit artikel wordt verstaan onder lengte: totale lengte van de boegspriet.
2. De dikte van gestaagde houten boegsprietten voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

| Lengte (m) | Diameter op voorsteven (cm) | Diameter op ½ L (cm) |
|------------|-----------------------------|----------------------|
| 4          | 14,5                        | 12,5                 |
| 5          | 18                          | 16                   |
| 6          | 22                          | 19                   |
| 7          | 25                          | 23                   |
| 8          | 29                          | 25                   |
| 9          | 32                          | 29                   |
| 10         | 36                          | 32                   |
| 11         | 39                          | 35                   |
| 12         | 43                          | 39                   |

3. Het binnenboordgedeelte van de boegspriet heeft een lengte van ten minste 4x de diameter ter plaatse van de steven.

4. De diameter van de nok is ten minste 60% van de diameter ter plaatse van de steven.

#### **Artikel 11.06. Kluiverbomen**

1. In dit artikel wordt verstaan onder:
  - a. kluiverboom: een verlenging van de boegspriet, dan wel een hijsbaar of intrekbaar rondhout, waaraan voorzeilen gevoerd kunnen worden;
  - b. lengte: totale lengte van de kluiverboom.

2. De dikte van houten kluiverbomen voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

|                         |   |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Lengte (m)              | 2 | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| Diameter op steven (cm) | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | 24 | 28 | 31 | 35 |

3. De diameter van de nok is ten minste 60% van de grootste diameter.

#### **Artikel 11.07. Gieken**

1. De dikte van houten gieken voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

|               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Lengte (m)    | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Diameter (cm) | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |

2. De diameter bij de lummel is ten minste 72% van de diameter volgens de tabel.

3. De diameter bij de schoothoek is ten minste 85% van de diameter volgens de tabel.

4. De grootste diameter ligt op 2/3 van de lengte vanaf de mast.

5. Indien de hoek die het achterlijk maakt met de giek kleiner is dan 65° en de schoot aan het einde van de giek aangrijpt, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie een grotere diameter voorschrijven.

6. Indien het aangrijpingspunt van de schoot niet tegenover de schoothoek aangrijpt, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie een grotere diameter voorschrijven.

7. Voor zeiloppervlakten kleiner dan 50 m<sup>2</sup> kan het hoofd van de scheepvaartinspectie reducties toestaan op de afmetingen volgens de tabel.

#### **Artikel 11.08. Gaffels**

1. De dikte van houten gaffels voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

|               |    |    |    |    |    |    |    |
|---------------|----|----|----|----|----|----|----|
| Lengte (m)    | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| Diameter (cm) | 10 | 12 | 14 | 16 | 17 | 18 | 20 |

2. De ongesteunde lengte van de gaffel bedraagt maximaal 75%.

3. De breeksterkte van de spruit is ten minste gelijk aan 1,2x de breeksterkte van de piekeval.

4. De tophoek van de spruit is maximaal 60°.

5. Indien de tophoek van de spruit, in afwijking van het vierde lid, groter is dan 60°, is de breeksterkte aangepast aan de dan optredende krachten.

6. Voor zeiloppervlakten kleiner dan 50 m<sup>2</sup> kan het hoofd van de scheepvaartinspectie reducties toestaan op de afmetingen volgens de tabel.

### § 3. Staand en lopend want

#### Artikel 11.09. Staand en lopend want algemeen

1. Staaldraad en touwwerk bevinden zich in goede staat.
2. Staaldraad is niet verroest.
3. Splitsen zijn degelijk uitgevoerd en waar nodig van een kous voorzien.
4. Taluritiklemmen bevinden zich in goede staat.
5. Kiezen en staaldraadklemmen zijn alleen als noodreparatie toegestaan.

#### Artikel 11.10. Staand want

1. In dit artikel wordt verstaan onder lengte mast: afstand van hommer of zaling tot bovenkant dek.

2. De tussen haken geplaatste getallen in de tabel geven het aantal wanten per kant aan.

3. De minimale breeksterkte van fokkestag en wanten voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

| Lengte mast (m)            | 11          | 12          | 13        | 14          | 15          | 16        | 17        | 18        |
|----------------------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Breeksterkte fokkestag (t) | 16          | 17.2        | 18.5      | 20          | 22          | 24.4      | 26.9      | 29.4      |
| Breeksterkte wanten (t)    | 35,5<br>(3) | 41,5<br>(3) | 45<br>(3) | 48,5<br>(3) | 52,5<br>(3) | 54<br>(3) | 63<br>(4) | 72<br>(4) |

4. De minimale breeksterkte van bakstag, topwant steng, boeg- en vliegerstag voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

| Lengte mast (m)                | < 13 | 13–18 | > 18 |
|--------------------------------|------|-------|------|
| Breeksterkte bakstag (t)       | 8,9  | 11,9  | 15,9 |
| Breeksterkte topwant steng (t) | 8,9  | 11,9  | 15,9 |
| Lengte steng (m)               | < 6  | 6–8   | > 8  |
| Breeksterkte vliegerstag (t)   | 5,8  | 8,9   | 11,9 |
| Lengte kluiverboom (m)         | < 5  | 5–7   | > 7  |
| Breeksterkte boegstag (t)      | 5,8  | 8,9   | 11,9 |

5. De draadconstructie is 7x7. Gebruik van een andere draadconstructie is toegestaan, mits deze vergelijkbare eigenschappen bezit.

6. Staaldraad met touwkern is voor wanten of stagen niet toegestaan.

7. Bij gebruik van massieve verstaging geldt een toeslag van 30% op de breeksterkte volgens de tabel.

8. In de verstaging worden alleen gekeurde sluitingen en bouten toegepast.

9. Bouten, sluitingen en spanschroeven zijn deugdelijk geborgd.

10. De breeksterkte van het waterstag is ten minste 1,2x de breeksterkte van het aangrijpende kluiver- en vliegerstag.

11. Voor schepen met minder dan 30 ton waterverplaatsing kan het hoofd van de scheepvaartinspectie de volgende reducties op de breeksterkten volgens de tabel toestaan:

| Gewicht van het schip gedeeld door het aantal masten | Reductie |
|--|----------|
| 20–30 ton  | 20%      |
| 10–20 ton  | 35%      |
| minder dan 10 ton                                    | 60%      |

### Artikel 11.11. Lopend want

1. De minimale breeksterkte van het lopend want, gerelateerd aan zeiloppervlakte, voldoet aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

|                                     |   |  |                                  |                                |
|-------------------------------------|---|--|----------------------------------|--------------------------------|
| Stagzeilvallen                      | Staaldraad  | t/m 35 m <sup>2</sup><br>boven 35 m <sup>2</sup>   | 2,0 t<br>3,8 t                   | 6 mm<br>8 mm                   |
|                                     | polypropyleen   | min. 14 mm en per 25 m <sup>2</sup><br>een schijf  |                                  |                                |
| Gaffelzeilvallen<br>Torenzeilvallen | Staaldraad  | tot 50 m <sup>2</sup><br>tot 80 m <sup>2</sup><br>tot 120 m <sup>2</sup><br>tot 160 m <sup>2</sup> | 2,0 t<br>3,8 t<br>6,0 t<br>8,5 t | 6 mm<br>8 mm<br>10 mm<br>12 mm |
|                                     | polypropyleen   | min. 18 mm en per 30 m <sup>2</sup><br>een schijf  |                                  |                                |
| Stagzeilschoten                     | polypropyleen   | t/m 40 m <sup>2</sup><br>> 40 m <sup>2</sup>   | 14 mm<br>18 mm                   |                                |
|                                     | Boven de 30 m <sup>2</sup> is de schoot uitgevoerd als een takel of wordt bediend met een lier. |  |                                  |                                |
| Gaffelzeilschoten                   | Staaldraad  | < 100 m <sup>2</sup><br>100 t/m 150 m <sup>2</sup><br>> 150 m <sup>2</sup>                         | 6,0 t<br>8,5 t<br>11,6 t         | 10 mm<br>12 mm<br>14 mm        |
|                                     | Torenzeilschoten  | Hierbij is een veer of rekker noodzakelijk.  |                                  |                                |
|                                     | Polypropyleen   | min. 18 mm en per 20 m <sup>2</sup><br>een schijf met een min. van 3                               |                                  |                                |

2. Staaldraad voor lopend want is geschikt voor het lopen over schijven.

3. Het lopend want heeft, voor zover het deel uitmaakt van de verstaging, een breeksterkte die overeenkomt met die van het betrokken stag of want.

4. Indien de breeksterkte overeenkomt met het vermelde in de in het eerste lid opgenomen tabel, is het gebruik van andere vallen en schoten

dan vermeld toegestaan. In dit geval kan het overleggen van een sterkteberekening worden vereist.

#### § 4. Overige onderdelen van de tuigage

### **Artikel 11.12. Beslag en onderdelen van de tuigage**

1. De diameter van de schijf van blokken voldoet, bij gebruik van staaldraad en touw, aan de eisen, genoemd in onderstaande tabel:

|                      |     |     |     |     |     |     |     |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Diam.staaldraad (mm) | 6   | 7   | 8   | 9   | 10  | 11  | 12  |
| Diam. touw (mm)      | 16  | 18  | 20  | 22  | 24  | 26  | 28  |
| Diam. schijf (mm)    | 100 | 110 | 120 | 130 | 145 | 155 | 165 |

2. In afwijking van het eerste lid, mag de diameter van schijven, waarover de staaldraad niet regelmatig heen en weer loopt, gelijk zijn aan 6x de staaldraad diameter.

3. De toegepaste blokken zijn passend bij het gebruikte touw of staaldraad.

4. De blokken verkeren in goede staat.

5. De breeksterkte van sluitingen, spanschroeven, oogplaten, bouten, ringen en schakels zijn in overeenstemming met de breeksterkte van het daaraan bevestigde staand of lopend want.

6. De bevestiging van stag- en wantputtingen kunnen de daarop werkende krachten opnemen. Op stalen schepen zijn de puttingen voldoende gelast. Op ijzeren schepen zijn de puttingen geklonken of met bouten bevestigd.

7. Op een sluiting- of oogplaat is slechts één want of stag bevestigd. De ongesteunde boutlengte is zo klein mogelijk.

8. De blokken van vallen en dirken zijn op deugdelijke wijze aan de mast bevestigd, waarbij hiertoe gebruikte draaiende hanenpoten in goede staat verkeren.

9. De bevestiging van overlopen, oogbouten, klampen, kikkers en nagelbanken is in overeenstemming met de daarop uitgeoefende belasting.

### **Artikel 11.13. Zeilen**

1. De zeilen bevinden zich in goede staat.

2. Er zijn voldoende mogelijkheden om het zeil eenvoudig, snel en veilig te kunnen reven.

3. De bevestiging van de lijken vertoont geen mankementen.

4. De schoothoek en de reefogen bevinden zich in goede toestand.

5. Het zeiloppervlak is passend voor het scheepstype en de waterverplaatsing.

### **Artikel 11.14. Keuring**

1. De tuigage wordt tweejaarlijks gekeurd door een als zodanig door het hoofd van de scheepvaartinspectie aangewezen deskundige. De keuring omvat ten minste een inspectie van:

- a. de zeilen, inclusief de lijken, schoothoek en reef-ogen;
- b. de staat van masten en rondhouten;
- c. de staat van het staand en lopend want met inbegrip van splitsen en talurietklemmen;
- d. de mogelijkheden om het zeil snel en veilig te kunnen reven;
- e. de deugdelijke bevestiging van blokken van vallen en dirken;
- f. de bevestiging van mastkokers en overig aan de scheepsconstructie aangebrachte bevestigingspunten van staand en lopend want;
- g. de staat van ten behoeve van de zeilvoering aanwezige lieren;
- h. de overige ten behoeve van het zeilen aangebrachte voorzieningen zoals zwaarden en de middelen die voor de bediening daarvan zijn aangebracht; en
- i. de getroffen voorzieningen teneinde schavielen van rondhouten, want en zeilen te voorkomen.

2. Onverminderd het eerste lid, wordt het onderdeks gelegen deel van doorgestoken houten masten zesjaarlijks gekeurd. Hiertoe wordt de mast getrokken voor inspectie aangeboden. Mastboutgaten van masten die geplaatst zijn in een mastkoker worden ten minste zesjaarlijks gekeurd.

3. Indien de mast zich uiterlijk in zeer goede staat bevindt, kan het hoofd van de scheepvaartinspectie de termijn, bedoeld in het tweede lid, verlengen met maximaal zes jaren.

4. Een door de deskundige afgegeven, gedateerd en ondertekend bewijsstuk van de laatste keuring bevindt zich aan boord.

## **HOOFDSTUK 12. OVERGANGSBEPALINGEN**

### **Artikel 12.01. Toepassing van de regelen op bestaande zeilende passagiersschepen**

1. Bij het onderzoek van bestaande zeilende passagiersschepen zijn de onderstaande bepalingen 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 de ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Binnenschepenwet, door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen ambtenaar voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord:

- artikel 2.01, eerste lid;
- artikel 2.03;
- artikel 6.01;
- artikel 6.02;
- artikel 8.01, voor zover een reling is aangebracht met een hoogte van ten minste 0.70 m, van deze bijlage; en
- artikel 10.03, eerste lid, van bijlage III, met betrekking tot de plaats waar de elektrische noodkrachtbron moet zijn geplaatst.

2. Bij het onderzoek van bestaande zeilende passagiersschepen zijn

gedurende vijf jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek niet van toepassing:

- artikel 2.01, tweede lid;
- artikel 2.02;
- artikel 3.02;
- artikel 3.03;
- artikel 3.04;
- artikel 5.03; en
- artikel 10.01, van deze bijlage.

3. Bij het onderzoek van bestaande zeilende passagiersschepen zijn gedurende tien jaren vanaf de datum van het eerste onderzoek niet van toepassing:

- artikel 9.01;
- artikel 9.02, van deze bijlage; en
- artikel 9.01;
- artikel 9.06, van bijlage III.