

Binnenvaartregeling

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de Herziene Rijnvaartakte met bijbehorende protocollen, alsmede op verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PbEG L 175); richtlijn nr. 76/135/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976 inzake wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PbEG L 021); verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280); richtlijn nr. 87/540/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322); verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn (PbEG L 373); richtlijn nr. 91/672/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991 inzake wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PbEG L 373); verordening (EEG) nr. 3912/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 december 1992 inzake in de Gemeenschap in het wegvervoer en de binnenvaart uitgevoerde controles van in een derde land ingeschreven of tot het verkeer toegelaten vervoermiddelen (PbEG L 395); verordening (EEG) nr. 1356/96 van de Raad van de Europese Unie van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen Lid-Staten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren (PbEU L 175); richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEU L 235); richtlijn nr. 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU L 255); verordening (EG) nr. 1365/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 september 2006 betreffende de statistiek van het goederenvervoer over de binnenwateren en houdende intrekking van richtlijn nr. 80/1119/EEG van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 264); richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEU L 389); verordening (EG) nr. 425/2007 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 april 2007 tot uitvoering van verordening (EG) nr. 1365/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de statistiek van het goederenvervoer over de binnenwateren (PbEU L 103); alsmede gelet op de artikelen 1, eerste lid, 2, 6, tweede, derde en vijfde lid, 8, eerste en tweede lid, 9, tweede lid, 13, eerste lid, 14 eerste en tweede lid, 19, eerste lid, 21, tweede lid, 22, eerste en vierde lid, 24, derde lid, 29, tweede lid, onderdeel c, 31, eerste lid, 32, eerste en tweede lid, 33, eerste lid, 40, tweede lid, 43, eerste lid, en 48, vierde lid, van de Binnenvaartwet en 33, eerste en tweede lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties; alsmede gelet op de artikelen 2, tweede lid, onderdeel c, 3, eerste lid, 5, 7, onderdeel c, onder 3°, 11, eerste en tweede lid, 12, tweede lid, onderdeel e, 17, tweede en derde lid, 18, eerste lid, 19, 20, eerste en vijfde lid, onderdeel b, 23, derde lid, 24, 25, tweede lid, 26, zesde lid, 29, eerste en tweede lid, 30, tweede lid, 31, 32 en 33, eerste lid, van het Binnenvaartbesluit; In overeenstemming met de colleges van gedeputeerde staten van Fryslân, Groningen en Overijssel voor artikel 10.4, eerste lid; alsmede in overeenstemming met de colleges van burgemeester en wethouders van Aalsmeer en Amsterdam voor artikel 10.4, tweede lid;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1.1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

bevoegde autoriteit: autoriteit bedoeld in artikel 9, tweede lid, van de richtlijn 2006/87/EG of in de in artikelen 1.6, 1.9 en 1.13 bedoelde reglementen.

besluit: Binnenvaartbesluit;

duwbak: schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, geschikt om te worden geduwd en dat:

1^o: niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen; onderscheidenlijk

2^o: is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen die slechts voor verplaatsing over kleine afstanden geschikt zijn;

duwstel: hecht samenstel van schepen, waarvan ten minste één is geplaatst voor het schip met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide schepen met motoraandrijving die dienen voor het voortbewegen van het samenstel. Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

gekoppeld samenstel: samenstelling van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het schip met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

hecht samenstel: een duwstel of een gekoppeld samenstel;

minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;

open rondvaartboot: passagiersschip met een lengte op de waterlijn van minder dan 20 meter en dat:

- is ingericht en bestemd uitsluitend voor rondvaarten met een niet-onderbroken vaarduur van ten hoogste twee uren,
- geen gesloten opbouw heeft,
- geen doorlopend dek heeft, en
- niet is bestemd voor gebruik op de binnenwateren van zones 1 en 2;

Patentreglement Rijn: bij resolutie van 31 mei 2007 (protocol 2007-I-10) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Patentreglement Rijn;

patrouillevaartuig: schip voor zover ingezet voor de uitoefening van een publiekrechtelijke taak;

Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen: bij resolutie van 25 november 2004 (protocol 2004-II-22) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen;

richtlijn 87/540/EEG: richtlijn nr. 87/540/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322);

richtlijn 96/50/EG: richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEU L 235);

richtlijn 2006/87/EG: richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 389);

rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype: passagiersschip met een lengte op de waterlijn van minder dan 30 meter, zoals ontwikkeld voor de rondvaarten in Amsterdam, en dat:

- één laag passagiersaccommodatie heeft, deels verzonken tot beneden het gangboord,
- is voorzien van een grotendeels doorgaande opbouw met grote ramen,

- c. een tot beneden het gangboord verzonken open kuip kan hebben van ten hoogste 25% van de lengte op de waterlijn,
- d. een stuurstand heeft aan de voorzijde van de passagiersaccommodatie, en
- e. niet is bestemd voor gebruik op de binnenwateren van zone 1 of 2;
RosR 1995: bij resolutie van 18 mei 1994 (protocol 1994-I-23) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995;
verordening (EEG) 2919/85: verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herzene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280).

2. Waar in deze regeling de aanduiding 'jaar' wordt gebruikt in relatie tot vaartijd, wordt hieronder verstaan 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart. Binnen een periode 365 opeenvolgende dagen worden maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend. 250 Vaardagen in de zee- of kustvaart dan wel de visserij gelden als één jaar vaartijd.

§ 2. Binnenwateren

Artikel 1.2

1. Binnenwateren zijn de wateren die in Nederland zijn gelegen binnen de langs de Nederlandse kust gaande lijn, die loopt van:
 - het snijpunt van de breedtecirkel 53°26'.5 N met de Duitse kust ter plaatse van Upleward,
 - vandaar naar het punt met de coördinaten 53°26'.5 N en 006°55'.9 E,
 - vandaar naar een punt gelegen 25 meter westelijk van de kop van de strekdam van Borkum,
 - vandaar via de noordelijkste punten van Rottumeroog, Rottumerplaat en de zandplaat Simonszand, naar het oostelijkste punt van Schiermonnikoog, en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van Schiermonnikoog,
 - vandaar naar het noordelijkste punt van de zandplaat Het Rif,
 - vandaar naar het oostelijkste punt van Ameland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
 - vandaar naar het oostelijkste punt van Terschelling en voorts langs de noordelijke kustlijn naar het westelijkste punt van dit eiland,
 - vandaar naar het noordelijkste punt van Vlieland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
 - vandaar naar het noordelijkste punt van Texel en voorts langs de westelijke kust tot het snijpunt van de kustlijn en de lijn tussen het Loodsmansduin te Texel, met de coördinaten 53°01'.3 N en 004°43'.7 E, en het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E op het eiland Noorderhaaks,
 - vandaar naar het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E,
 - vandaar naar de Noord-Hollandse kust ter hoogte van de vuurtoren Kijkduin bij Den Helder en voorts langs de kust van Noord- en Zuid-Holland, waarbinnen zijn begrepen de hoofden van IJmuiden, Scheveningen en Hoek van Holland, tot aan de Haringvlietdam,
 - vandaar langs de zeezijde van deze dam en de zeezijde van de buitenhaven van Stellendam, naar Goeree en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de Brouwersdam,
 - vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Schouwen en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de afsluiting in de Oosterschelde,
 - vandaar langs de zeezijde van deze afsluiting, over de havenhoofden van de vluchthaven Neeltje Jans en de Noordland Buitenhaven (Roompotsluis), naar Noord-Beveland en voorts langs de kustlijn hiervan naar de Veersedam,
 - vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Walcheren en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de lichtopstand de Nolle, met de coördinaten 51°26'.9 N en 003°33'.1 E, bij Vlissingen,
 - vandaar naar de lichtopstand Nieuwe Sluis, met de coördinaten 51°24'.4 N en 003°31'.3 E, in Zeeuws-Vlaanderen en voorts langs de noordwestelijke kust hiervan naar het punt van grensovergang tussen Nederland en België.
2. De in het eerste lid bedoelde kustlijn volgt telkens de laagwaterlijn zoals aangegeven op de

grootschalige Nederlandse zeekaarten, uitgegeven vanwege de Minister van Defensie.

Artikel 1.3

De zones, bedoeld in artikel 2 van de wet zijn:

- a. de zones 2, 3 en 4 genoemd in bijlage I van richtlijn 2006/87/EG;
- b. de zone R, die de binnenwateren omvat, bedoeld in onderdeel a, waarvoor een certificaat wordt afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte, volgens de bewoordingen van dat artikel bij het in werking treden van de wet.

§ 3. Algemene bepalingen met betrekking tot documenten

Artikel 1.4

1. Onverminderd het bepaalde in het Patentreglement Rijn ten aanzien van het aanvragen van Rijnpatenten en Radarpatenten wordt voor het aanvragen van een krachtens de wet vereist document de wijze van aanvragen toegepast die de afgevende instantie voorschrijft.
2. De afgevende instantie, bedoeld in het eerste lid, kan voor een verloren geraakt of door slijtage ongeldig geworden document een gewaarmerkt afschrift verstrekken, dat in de plaats treedt van het oorspronkelijke document.

Artikel 1.5

1. De verplichting tot het aan boord hebben van documenten, afgegeven ingevolge of krachtens de wet, geldt niet voor de volgende vaartuigen:
 - a. bokken;
 - b. kranen;
 - c. baggermolens;
 - d. hopperzuigers;
 - e. elevatoren;
 - f. schepen zonder verblijven, zoals duwbakken, dekschuiten, pontons;
 - g. open rondvaartboten, behalve ten aanzien van de verplichting met betrekking tot het vaarbewijs en mits het certificaat van onderzoek ter plaatse waar de rondvaarten beginnen, aanwezig is;
 - h. binnenschepen waarvoor ingevolge artikel 785, tweede lid, van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geen verplichting tot teboekstelling bestaat, behalve motorboten als bedoeld in artikel 16, onderdeel d, van het besluit ten aanzien van de verplichting met betrekking tot het vaarbewijs.
2. De vrijstelling voor de in het eerste lid, onderdeel f, genoemde schepen geldt alleen indien:
 - a. op het schip een metalen plaat is aangebracht waarop staan vermeld het certificaatnummer, de zone, onderscheidenlijk zones waarvoor het certificaat van onderzoek geldig is en de datum tot welke het certificaat geldig is;
 - b. de vermeldingen, bedoeld in onderdeel a, in goed leesbare letters en cijfers met een diepte van ten minste 6 mm zijn ingehakt en de metalen plaat, bedoeld in onderdeel a, een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm heeft en op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats is bevestigd;
 - c. de overeenstemming tussen de vermeldingen op de plaat en de aantekeningen in het certificaat is bevestigd door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat door middel van het aanbrengen van een stempel op de plaat;
 - d. bij gebruik van het schip op de in Nederland gelegen binnenwateren het certificaat bij de eigenaar van het schip in bewaring is; en
 - e. bij grensoverschrijding het certificaat aan boord is van het schip dat het duwstel, gekoppeld samenstel of de sleep voortbeweegt.

§ 4. Voorschriften voor de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek

Artikel 1.6

1. Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het RosR 1995 met de daarbij behorende bijlagen, dat is opgenomen in bijlage 1.1 bij deze regeling en wordt aangehaald als: Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.
2. Bij de toepassing van het bepaalde in het eerste lid handelt de commissie van deskundigen, bedoeld in artikel 1.19, overeenkomstig de richtlijnen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart betreffende de toepassing van het RosR 1995.
3. De minister maakt de richtlijnen, bedoeld in het tweede lid, bekend in de Staatscourant.

Artikel 1.7

1. De gezagvoerder van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.03 tot en met 1.05, van de hoofdstukken 3 tot en met 22, met uitzondering van de artikelen 8.07, derde lid, 9.07, derde lid, 12.01, derde en vierde lid, 14.15, tweede en derde lid, 15.05, eerste lid, en 16.06, eerste lid, en van de artikelen 23.01, eerste lid, tweede lid, derde alinea, en derde lid, 23.02, 23.03, 23.04, eerste, derde en vijfde lid, onderdeel 1, 23.05, 23.06, eerste lid, 23.07, en 23.08, eerste, derde, vierde en vijfde lid, van het RosR 1995.
2. De eigenaar van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.03 tot en met 1.05, 2.08, eerste lid, 2.09, eerste lid, van de hoofdstukken 3 tot en met 22, met uitzondering van de artikelen 8.07, derde lid, 9.07, derde lid, 12.01, derde en vierde lid, 14.15, tweede en derde lid, 15.05, eerste lid, en 16.06, eerste lid, en van artikel 23.09, eerste lid, van het RosR 1995.
3. De werkgever van de bemanning van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 23.01, eerste lid, tweede lid, derde alinea, en derde lid, 23.02, 23.03, 23.04, eerste, derde, en vijfde lid, onderdeel 1, 23.05, 23.06, eerste lid, 23.07, en 23.08, eerste, derde, vierde en vijfde lid, van het RosR 1995.
4. Een lid van de bemanning van een schip dat de Rijn bevaart, niet zijnde de gezagvoerder, is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 23.03, derde lid, 23.04, eerste, tweede en vijfde lid, onderdeel 2, van het RosR 1995.
5. Het in het eerste tot en met vierde lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de krachtens artikel 1.06 van het RosR 1995 aangebrachte tijdelijke afwijkingen.

Artikel 1.8

Op de goedkeuring en installatie van een tachograaf als bedoeld in artikel 23.05, derde lid, van het RosR 1995 is bijlage 1.4, houdende voorschriften met betrekking tot typegoedkeuring en installatie van tachografen voor de Rijnvaart alsmede bijlage H van het RosR 1995 van toepassing.

Artikel 1.9

Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het Patentreglement Rijn met inbegrip van de daarbij behorende bijlagen, dat is opgenomen in bijlage 1.2 bij deze regeling en wordt aangehaald als: Patentreglement Rijn.

Artikel 1.10

In plaats van een patent als bedoeld in de artikelen 2.02 tot en met 2.04 van het in bijlage 1.2 opgenomen Patentreglement Rijn, volstaat voor de vaart op de Rijn benedenstrooms van het Spijksche Veer:

- a. een klein vaarbewijs;
- b. een ingevolge artikel 7.11 erkend bewijs van vaarbekwaamheid; of
- c. een Militair vaarbewijs, geldig voor het besturen van een klein legervaartuig op rivieren,

kanalen en meren, afgegeven door het Genie opleidingscentrum.

Artikel 1.11

1. Met het radarpatent, bedoeld in artikel 3.05, eerste lid, van het in bijlage 1.2 opgenomen Patentreglement Rijn wordt gelijkgesteld:
 - a. het radardiploma voor de Rijn, afgegeven krachtens het Besluit reglement radarpatenten zoals dit gold tot de inwerkingtreding van het Besluit Patentreglement Rijn;
 - b. het radardiploma voor de Rijn, afgegeven krachtens het koninklijk besluit van 29 december 1965, houdende het van kracht zijn voor de Rijn in Nederland van het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn (Stb. 660), zoals dit gold tot de inwerkingtreding van het Besluit Reglement radarpatenten;
 - c. het radardiploma binnenvaart, afgegeven krachtens de Regeling radardiploma binnenvaart, zoals deze gold tot de inwerkingtreding van de Regeling radarpatent binnenvaart;
 - d. het radardiploma Rijn- en binnenvaart, bedoeld in artikel 17, onderdeel b, van de Regeling radardiploma binnenvaart, zoals deze gold tot de inwerkingtreding van de Regeling radarpatent binnenvaart;
 - e. het radarbrevet, afgegeven krachtens het koninklijk besluit tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart van 15 oktober 1993 (Belgisch Staatsblad, 2757).
2. Met het radarpatent, bedoeld in artikel 3.05, eerste lid, van het Patentreglement Rijn, worden, voor de vaart op de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 4.06, derde en vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, gelijkgesteld:
 - a. de stuurliedendiploma's, afgegeven krachtens de Wet op de zeevaarddiploma's, met uitzondering van het diploma stuurman kustsleeuvaart en het diploma stuurman beperkte kleine handelsvaart;
 - b. het bewijs van bevoegdheid van radarwaarnemer en het bewijs van bevoegdheid van radarnavigator, ter verkrijging van het diploma, bedoeld in onderdeel a;
 - c. het bewijs van bevoegdheid, afgegeven krachtens annex II/2, II/3 en II/4 van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1981, 144);
 - d. het radardiploma ruime wateren, afgegeven door het Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.
3. Als gelijkwaardig examenbewijs, als bedoeld in artikel 3.04, derde lid, van het Patentreglement Rijn, worden erkend de diploma's van de opleidingen tot stuurman/schipper en tot kapitein, zoals opgenomen met de codes 10650, 10651, 93110 en 91900 in het Centraal Register Beroepsopleidingen bedoeld in artikel 6.4.1, eerste lid, van de Wet educatie en beroepsonderwijs.

Artikel 1.12

De examens ter verkrijging van een radarpatent worden afgenomen met inachtneming van een examenreglement en een examenprogramma die zijn goedgekeurd door de minister.

Artikel 1.13

Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen met de daarbij behorende bijlagen, dat is opgenomen in bijlage 1.3 bij deze regeling en wordt aangehaald als: Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen.

Artikel 1.14

1. Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek zijn van kracht de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, die zijn opgenomen in bijlage 1.5 bij deze regeling.

2. Navigatielantaarns die zijn goedgekeurd met inachtneming van de in artikel 5, eerste lid, van het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1983 (Stb. 389), bedoelde voorschriften worden geacht te zijn goedgekeurd met inachtneming van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde voorschriften.

Artikel 1.15

Typen van radarapparatuur die voor de Rijnvaart zijn goedgekeurd met inachtneming van de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 23 april 1969 (protocol 1969-II-18) zijn met ingang van 1 januari 2000 niet meer in een schip ingebouwd. Is de goedkeuring geschied voor 1 januari 1990, dan is het gebruik van deze radarapparatuur tot 1 januari 2010 aan boord van een schip toegestaan indien een geldige verklaring omtrent inbouw en functioneren daarvan aanwezig is.

Artikel 1.16

Typen van bochtaanwijzers die voor de Rijnvaart zijn goedgekeurd met inachtneming van de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 23 april 1969 (protocol 1969-II-18) zijn met ingang van 1 januari 2000 niet meer in een schip ingebouwd. Is de goedkeuring geschied voor 1 januari 1990, dan is het gebruik van deze bochtaanwijzers tot 1 januari 2010 aan boord van een schip toegestaan indien een geldige verklaring omtrent inbouw en functioneren daarvan aanwezig is.

Artikel 1.17

1. De inbouw of vervanging, alsmede de reparatie en het onderhoud van radarinstallaties en bochtaanwijzers mogen slechts worden uitgevoerd door bedrijven, die door de bevoegde autoriteit zijn erkend.
2. De erkenning kan aan een door de bevoegde autoriteit te bepalen termijn worden verbonden en kan door deze worden ingetrokken indien de keuringsvoorwaarden bedoeld in bijlage M, delen I en II, van het RosR 1995 niet langer vervuld zijn.
3. De bevoegde autoriteit deelt per omgaande aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mee welke bedrijven zijn erkend.

Artikel 1.18

1. De bevoegde autoriteit in de zin van de in de artikelen 1.6, 1.9, 1.13 en 1.14 bedoelde reglementen is de minister.
2. In afwijking van het eerste lid is de bevoegde autoriteit in het RosR 1995:
 - a. de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken in artikel 2.18;
 - b. de voorzitter van de commissie van deskundigen in de artikelen 2.11, eerste lid, 2.12, tweede lid, 2.19, tweede lid, 8a.01, 8a.02, achtste lid, 8a.03, eerste en tweede lid, 8a.04, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, 8a.05, eerste, tweede en derde lid, 8a.06, derde lid, 8a.08, eerste, derde en vierde lid, 8a.09, 8a.10, eerste, tweede en derde lid, 8a.11, eerste lid, 8a.12, eerste lid, aanhef en onderdeel b, 15.09, derde lid, 20.01, vijfde lid, onder h, 22a.04, derde lid en 23.08, tweede en vierde lid;
 - c. de hoofdingenieurs-directeuren van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat Oost-Nederland en Zuid-Holland, ieder voor zover het zijn ambtsgebied betreft, in de artikelen 2.11, eerste lid, 5.03, eerste lid, 18.01;
 - d. de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de artikelen 23.03, vierde lid, 23.04, eerste en tweede lid, 23.08, tweede en vierde lid;
 - e. de ambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering in de artikelen 2.11, eerste lid en 23.03, vierde lid;
 - f. de Dienst Wegverkeer in artikel 23.05 en in bijlage H, onderdeel B, 1.
3. In afwijking van het eerste lid is de bevoegde autoriteit in het Patentreglement Rijn:
 - a. de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat in artikel 2.09, eerste lid;
 - b. de in artikel 10.2 aangewezen ambtenaren alsmede de ambtenaren, bedoeld in artikel 3,

eerste lid, onderdeel a, van de Politiewet 1993 in artikel 2.26, eerste lid.

4. In afwijking van het eerste lid is de bevoegde autoriteit in het Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen de inspecteur-generaal Verkeer en waterstaat in de artikelen: 2.01, onderdeel a, 4.01, eerste en tweede lid, 4.02, eerste en vierde lid en 4.04, tweede en derde lid.
5. De in het eerste, derde en vierde lid bedoelde bevoegde autoriteiten voeren het Patentreglement Rijn en het Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen uit overeenkomstig de richtlijnen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart betreffende de toepassing van die reglementen.
6. De minister maakt de in het vijfde lid bedoelde richtlijnen bekend in de Staatscourant.

§ 5. De commissie van deskundigen en de technische commissie

Artikel 1.19

1. Er is een commissie van deskundigen.
2. Van deze commissie maken deel uit:
 - a. als deskundigen: de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die zijn belast met het onderzoek van schepen en de afgifte van certificaten van onderzoek, alsmede de hoofdingenieur-directeur van de directie Oost-Nederland van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat;
 - b. als deskundige, uitsluitend belast met de afgifte van vaartijdenboeken voor de Rijnvaart en de daarbij behorende verklaringen: de hoofdinspecteur Toezichtseenheid Binnenvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
 - c. als voorzitter: de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
 - d. als plaatsvervangend voorzitter: de plaatsvervangend inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
3. Een besluit genomen door de voorzitter of een deskundige van de commissie wordt gelijkgesteld met een besluit genomen door de commissie van deskundigen.

Artikel 1.20

1. Er is voor de duur van vijf jaar een technische commissie.
2. Van deze commissie maken als lid deel uit:
 - a. vertegenwoordigers van de classificatiebureau's die als zodanig door de Commissie van de Europese Gemeenschappen of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zijn erkend;
 - b. vertegenwoordigers van de overige keuringsinstanties die in opdracht van de minister onderzoek van schepen verrichten;
 - c. een vertegenwoordiger van het Deelorgaan Binnenvaart van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.
3. Deze commissie staat onder voorzitterschap van de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
4. De werkwijze van deze Commissie is nader geregeld in een door de minister goedgekeurd reglement van orde.

§ 6. Rijnvaartverklaring

Artikel 1.21

Bij bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen tussen twee punten gelegen aan de binnenwateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziene Rijnvaartakte, bevindt de Rijnvaartverklaring, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het besluit of een gewaarmerkt afschrift

daarvan, als bedoeld in artikel 1.4, tweede lid, zich aan boord van het schip waarvoor het is afgegeven.

§ 7. Doorwerking toekomstige wijzigingen van Europese richtlijnen

Artikel 1.22

Een wijziging van richtlijn 2006/87/EG gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven of wanneer een wijziging als bedoeld in bijlage II, artikel 1.06 van de richtlijn van kracht wordt, tenzij bij ministerieel besluit dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Hoofdstuk 2. Eisen aan ondernemers en bemanningsleden

§ 1. Bewijs vakbekwaamheid voor ondernemers in de binnenvaart

Artikel 2.1

Artikel 6, eerste lid, van de wet is niet van toepassing op:

- a. vervoer met binnenschepen waarvan het laadvermogen niet meer dan 200 metrieke ton bedraagt;
- b. vervoer van:
 - 1^o: bagage van reizigers met binnenschepen die worden gebruikt voor het beroepsvervoer van personen;
 - 2^o: goederen, behorende tot de uitrusting of inrichting van het binnenschip, waarmee zij worden vervoerd; of
 - 3^o: aan de vervoerder toebehorende goederen, mits het totale gewicht van die goederen 25 000 kg niet te boven gaat en de goederen voor eigen gebruik bestemd zijn.

Artikel 2.2

De vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet, wordt aangetoond door middel van:

- a. de volgende diploma's:
 - 1^o: het vakdiploma Ondernemer in de binnenvaart van de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen,
 - 2^o: het diploma MBO Rijn- en Binnenvaart,
 - 3^o: het diploma Kapitein binnenvaart niveau 3 of niveau 4, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen met de codes 10650 respectievelijk 93110;
- b. een op grond van artikel 11, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart afgegeven vergunning voor het beroepsvervoer van goederen; of
- c. het bewijsstuk, bedoeld in artikel 2.4, tweede lid.

Artikel 2.3

Voor de examens ter verkrijging van een diploma als bedoeld in artikel 2.2, onderdeel a, is een door de minister goedgekeurd examenreglement van toepassing.

Artikel 2.4

1. Natuurlijke personen die bewijzen dat zij voor het tijdstip, bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 87/540/EEG, in een lidstaat of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte het beroep van ondernemer van nationaal of internationaal goederenvervoer over de binnenwateren wettelijk hebben uitgeoefend, voldoen aan de eis van vakbekwaamheid en ontvangen van de minister op aanvraag een desbetreffend bewijsstuk.
2. Als bewijsstuk van vakbekwaamheid, bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld het document overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 2.1 bij deze regeling.

Artikel 2.5

1. Aan de eis van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet, behoeft gedurende een jaar niet te worden voldaan door:
 - a. de erfgenaam of, indien er meer erfgenamen zijn, gezamenlijke erfgenamen van de overleden houder van een bewijs van vakbekwaamheid;
 - b. een, door of namens de houder van een bewijs van vakbekwaamheid, gemachtigde in geval van lichamelijke ongeschiktheid of wettelijke onbekwaamheid van de houder van een bewijs van vakbekwaamheid.
2. De termijn, bedoeld in de aanhef van het eerste lid, gaat in op de dag van het plaatshebben van een omstandigheid als bedoeld in het eerste lid, onder a of b. De minister kan op aanvraag in bijzondere gevallen deze termijn met ten hoogste 26 weken verlengen.

Artikel 2.6

De minister kan op aanvraag een ontheffing als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van de wet, verlenen aan een persoon die aantoonbaar beschikt over een praktijkervaring van ten minste drie jaar in het dagelijks beheer van de betrokken onderneming, indien sprake is van een bijzonder geval als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van richtlijn 87/540/EEG.

Artikel 2.7

De houder van een bewijs van vakbekwaamheid draagt er zorg voor dat dit bewijs op één van de volgende wijzen kan worden gecontroleerd:

- a. ten kantore van de eigenaar of de exploitant van het binnenschip; of
- b. aan de hand van de gegevens uit het handelsregister bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 2007.

Artikel 2.8

Een wijziging van richtlijn 87/540/EEG gaat voor de toepassing van de artikelen 2.4 en 2.6 gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

§ 2. Bekwaamheidseisen voor bemanningsleden

Artikel 2.9

1. Dit artikel is van toepassing op de bemanningsleden van schepen als bedoeld in artikel 12 van het besluit, niet zijnde veerboten, varende op de in artikel 1.2 bedoelde binnenwateren, uitgezonderd schepen die varen op de Rijn in Nederland, de Waal en de Lek.
2. Een schipper is:
 - a. in het bezit van een groot patent als bedoeld in het Patentreglement Rijn of een krachtens artikel 4.01, eerste lid, van dat reglement geldig Rijnschipperspatent;
 - b. in het bezit van een vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet;
 - c. in het bezit van een document als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet; of
 - d. krachtens artikel 31 van de wet vrijgesteld of ontheven van de verplichting in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet, mits de aan de vrijstelling of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen door hem worden nageleefd.
3. Een stuurman:
 - a. is in het bezit van een beperkt groot vaarbewijs of voldoet aan de vereisten van matroos, en
 - b. heeft een beroepservaring van ten minste twee jaar vaartijd als matroos in de binnenvaart.

4. Een machinist is:
 - a. ten minste 18 jaar en in het bezit van een maritiem diploma zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de nummers 91943, 91941, 91931 of 91932, dan wel in het bezit van een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties; of
 - b. ten minste 19 jaar en voldoet aan de vereisten van matroos-motordrijver en heeft een beroepservaring van ten minste twee jaar vaartijd als matroos-motordrijver op een schip met mechanische voortstuwingsmiddelen.
5. Een volmatroos voldoet aan de vereisten van matroos en heeft een beroepservaring van ten minste één jaar vaartijd als matroos in de binnenvaart.
6. Een matroos-motordrijver voldoet:
 - a. aan de vereisten van matroos en is in het bezit van:
 1. het diploma motordrijver van het Koninklijk On derwijsFonds voor de Scheepvaart,
 2. het diploma kapitein, stuurman-schipper of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectievelijke nummers 10650, 93110, 10651, 91900, 10653 en 93030,
 3. een maritiem diploma zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de nummers 91943, 91941, 91931 of 91932, dan wel
 4. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties; of
 - b. aan de vereisten van matroos en heeft een beroepservaring van ten minste één jaar vaartijd als matroos op een schip met mechanische voortstuwingsmiddelen, en bezit een aantoonbare elementaire kennis op het gebied van motoren.
7. Een matroos is:
 - a. ten minste 17 jaar en in het bezit van:
 1. het diploma matroos binnenvaart, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen met codes 10652 en 91880 tot en met 91882,
 2. het diploma kapitein, stuurman-schipper of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectievelijke nummers 10650, 93110, 10651, 91900, 10653 en 93030,
 3. Het diploma VMBO Rijn-, binnen- en kustvaart van het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam, het Maritiem College Velsen te IJmuiden, de Maritieme Academie Harlingen te Harlingen of het Mondial College te Nijmegen, dan wel
 4. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties; of
 - b. ten minste 19 jaar en heeft een beroepservaring van ten minste drie jaar vaartijd als lid van een dekbemanning, waarvan ten minste één jaar in de binnenvaart en twee jaar, in hetzij de binnenvaart, de zeevaart, de kustvaart of de visserij.
8. Een lichtmatroos is:
 - a. ten minste 15 jaar en
 - b. in het bezit van een leerovereenkomst die voorziet in het schriftelijk of mondeling volgen van de cursus aspirant schipper van het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam, het Noorderpoortcollege te Groningen of het ROC NOVA college te Haarlem, dan wel een door een bevoegde autoriteit in het buitenland erkende cursus die opleidt tot een gelijkwaardig diploma.

9. Een deksman is ten minste 16 jaar.

Artikel 2.10

1. Op de bemanningsleden van veerboten is dit artikel van toepassing.

2. Een schipper:
 - a. is ten minste 21 jaar,
 - b. voldoet aan de vereisten die op grond van artikel 2.9, tweede lid, onderdeel a tot en met c, worden gesteld aan een schipper, en
 - c. is in het bezit van:
 1. een getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg de korte opleiding schipper-machinist met beperkt werkgebied of een andere door de minister erkende opleiding alsmede de opleiding Zoute Veren, nautische Module heeft gevolgd,
 2. een door de minister erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd, of
 3. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
3. Een stuurman:
 - a. is ten minste 21 jaar,
 - b. voldoet aan de vereisten die op grond van artikel 2.9, tweede lid, onderdeel a tot en met c, worden gesteld aan een schipper, en
 - c. is in het bezit van een door de minister erkend:
 1. getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg een E.H.B.O.-opleiding heeft gevolgd, of
 2. buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd.
4. Een eerste machinist is ten minste 21 jaar en is in het bezit van:
 - a. een getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg heeft gevolgd:
 1. de opleiding MTS-Werktuigbouw alsmede de opleiding Zoute Veren, technische Module,
 2. de opleiding Machinist Binnenvaart B aangevuld met de opleiding Zoute Veren, technische Module, of
 3. een andere door de minister erkende opleiding;
 - b. een door de minister erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd; of
 - c. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
5. Een tweede machinist is ten minste 19 jaar en is in het bezit van:
 - a. een getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg de opleiding machinist binnenvaart B heeft gevolgd, hetzij een andere door de minister erkende opleiding;
 - b. een door de minister erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd; of
 - c. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
6. Een matroos is ten minste 19 jaar en is in het bezit van:
 - a. een door de minister erkend getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg een opleiding brandbestrijding heeft gevolgd;
 - b. een door de minister erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd; of
 - c. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
7. Een lichtmatroos is ten minste 18 jaar en is in het bezit van een door de minister erkend getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg een opleiding brandbestrijding heeft gevolgd, dan wel van een door de minister erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd.

Artikel 2.11

De bekwaamheid voor een functie aan boord kan te allen tijde worden aangetoond:

- a. door de schipper door middel van het vaarbewijs; of
- b. door de overige leden van de bemanning door middel van het dienstboekje bedoeld in artikel 5.11.

Artikel 2.12

1. Als document ter beoordeling van een aanvraag tot het verkrijgen van erkenning van beroepskwalificaties van een migrerende beroepsbeoefenaar voor de beroepen stuurman binnenvaart, machinist binnenvaart, matroos, volmatroos en matroos-motordrijver wordt vastgesteld het dienstboekje, bedoeld in artikel 5.11.
2. Op een dienstverrichter als bedoeld in artikel 21 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties die het beroep matroos, matroos-motordrijver, volmatroos of stuurman binnenvaart wenst uit te oefenen in Nederland, is het eerste lid van toepassing.

Hoofdstuk 3. Technische voorschriften

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 3.1

In dit hoofdstuk en de daarbij behorende bijlagen wordt verstaan onder:

Amsterdamse dekschuit: sleepvrachtschip dat uitsluitend geschikt is om door middel van kruisdraden op korte afstand achter een slepend schip te worden voortbewogen, of om langszij gekoppeld meegevoerd te worden, en dat:

- a. aan de bovenzijde door een doorlopend waterdicht dek is afgesloten,
- b. een lengte heeft van ten hoogste 40 m, en
- c. niet is voorzien van verblijven, machinekamers of ketelruimen;

niet-vrijvarende veerpont: veerpont die tijdens de vaart door kabels, kettingen of anderszins aan een bepaalde vaarweg is gebonden;

skûtsje: zeilend passagiersschip:

- a. met een lengte van ten hoogste 22 m en een breedte van ten hoogste 4 m,
- b. dat is gebouwd voor 1950, en
- c. dat de kenmerken van de eerdere bestemming als vrachtschip heeft behouden en waarvan het laadvermogen niet meer bedroeg dan 55 ton.

§ 2. Technische eisen voor schepen op de zones 2, 3 en 4

Artikel 3.2

1. Binnenschepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit die worden gebruikt op de zones 2, 3 en 4, voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
2. Bij de toepassing van dit artikel handelt de minister overeenkomstig de administratieve aanwijzingen die op basis van bijlage II, artikel 1.07 van richtlijn 2006/87/EG zijn vastgesteld.

Artikel 3.3

Onverminderd artikel 3.2, eerste lid, voldoen passagiersschepen op de zone 2 aan de technische voorschriften, genoemd in bijlage 3.1.

Artikel 3.4

Artikel 3.2 is niet van toepassing op:

- a. Amsterdamse dekschuiten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.2;
- b. rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.3;
- c. open rondvaartboten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.4;
- d. skûtsjes, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.5;
- e. veerponten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.6;
- f. veerboten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.7;
- g. bunkerstations, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.8;
- h. patrouillevaartuigen, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.9.

§ 3. Technische eisen voor schepen op de zone R

Artikel 3.5

1. Onverminderd artikel 1.6, eerste lid, kunnen binnenschepen op de zone R eveneens voldoen aan de technische voorschriften, bedoeld in bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, voor zover het een na 30 december 2008 afgegeven of verlengd communautair binnenvaartcertificaat betreft ten bewijze van de volledige conformiteit van het binnenschip, onverminderd de overgangsbepalingen van hoofdstuk 24 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, met de technische voorschriften van diezelfde bijlage II, waarvoor de gelijkwaardigheid met de bij of krachtens de Herziane Rijnvaartakte bepaalde technische voorschriften volgens de toepasselijke voorschriften en procedures is vastgesteld.
2. Bij de toepassing van het eerste lid is paragraaf 2 van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Certificaten en uniek Europees scheepsidentificatienummer

Artikel 3.6

1. Voor binnenschepen waarvan de kiel op 30 december 2008 of later is gelegd, verstrekt de minister het certificaat van onderzoek, indien hem na technisch onderzoek voor de ingebruikneming van het binnenschip is gebleken dat het voldoet aan de voorschriften van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG.
2. Voor binnenschepen waarvan de kiel voor 30 december 2008 is gelegd, wordt het certificaat van onderzoek door de minister afgegeven als het voldoet aan de voorschriften van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG, met inachtneming van de voor het binnenschip geldende overgangsbepalingen.
3. Bij het in het eerste en tweede lid bedoelde technisch onderzoek of bij een in opdracht van de eigenaar uitgevoerd technisch onderzoek wordt in voorkomend geval nagegaan of het binnenschip voldoet aan artikel 3.4.
4. Indien uit een door een erkend classificatiebureau afgegeven verklaring blijkt, dat een binnenschip geheel of ten dele voldoet aan de voorschriften, opgenomen in bijlage II van richtlijn 2006/87/EG of in de bij deze regeling behorende bijlagen, kan de minister van een onderzoek geheel of gedeeltelijk afzien.

Artikel 3.7

Voor de binnenschepen, bedoeld in artikel 6, onderdelen a tot en met d, g en j, van het besluit wordt het certificaat van onderzoek afgegeven als communautair binnenvaartcertificaat.

Artikel 3.8

1. De aanvraag van een certificaat van onderzoek wordt ingediend door de eigenaar van het binnenschip.
2. Bij de aanvraag worden de tekeningen van bouw en inrichting van het binnenschip alsmede, indien

hiertoe naar het oordeel van de minister bijzondere redenen bestaan, het rekenkundig bewijs van de sterkte van de romp overgelegd.

3. Indien het binnenschip is onderzocht door of is gebouwd onder toezicht van een op basis van artikel 14 van de wet aangewezen classificatiebureau, wordt ook de verklaring van dat bureau inzake het onderzoek of de bouw overgelegd.
4. Indien ingevolge de artikelen 3.14 of 3.15 een hellingproef is vereist, worden de uitkomsten van die proef overgelegd alsmede de gegevens over de stabiliteit van het binnenschip bij verschillende beladingstoestanden.

Artikel 3.9

1. Het certificaat van onderzoek, het voorlopig certificaat van onderzoek, het communautaire binnenvaartcertificaat, het voorlopig communautair binnenvaartcertificaat, alsmede het communautaire aanvullende binnenvaartcertificaat in samenhang met een certificaat van onderzoek als bedoeld in de Herziane Rijnvaartakte zijn geldig voor de bestemming en voor de zones waarvoor het schip blijkens het certificaat geschikt is bevonden.
2. Het communautaire binnenvaartcertificaat, bedoeld in artikel 8 van het besluit, wordt door de minister afgegeven volgens het model van bijlage V, deel I, van richtlijn 2006/87/EG.
3. Het communautaire aanvullende binnenvaartcertificaat, bedoeld in artikel 9 van het besluit wordt door de minister afgegeven volgens het model van bijlage V, deel II, van richtlijn 2006/87/EG.
4. Het voorlopig certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 10 van het besluit, wordt door de minister afgegeven volgens het model van bijlage V, deel III, van richtlijn 2006/87/EG.
5. Het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 7 van de wet, wordt, voor de schepen bedoeld in artikel 3.4, door de minister afgegeven volgens het model van bijlage V, deel I, van richtlijn 2006/87/EG.
6. Het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 7 van de wet, wordt voor bunkerstations door de minister afgegeven volgens het model, opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 3.10.
7. Het certificaat van onderzoek als bedoeld in de Herziane Rijnvaartakte, wordt door de minister afgegeven volgens het model van bijlage B bij het RosR 1995.

Artikel 3.10

Het voorlopig communautair binnenvaartcertificaat bedoeld in artikel 10 van het besluit, wordt afgegeven wanneer de deugdelijkheid van het binnenschip, de drijvende inrichting of het drijvende voorwerp voor de vaart voldoende gewaarborgd wordt geacht.

Artikel 3.11

1. De geldigheidsduur van het communautaire binnenvaartcertificaat, het aanvullend communautaire binnenvaartcertificaat en het certificaat van onderzoek bedraagt voor nieuwe schepen:
 - a. vijf jaar voor passagiersschepen;
 - b. tien jaar voor andere binnenschepen.
2. De geldigheidsduur wordt in het certificaat aangetekend.
3. Voor binnenschepen die reeds vóór het onderzoek in bedrijf waren, stelt minister de geldigheidsduur van het certificaat voor elk geval afzonderlijk vast, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, doch niet langer dan in het eerste lid bepaald.

Artikel 3.12

De minister houdt overeenkomstig bijlage VI van richtlijn 2006/87/EG een register bij van alle door hem op grond van deze paragraaf afgegeven certificaten van onderzoek.

Artikel 3.13

1. Het certificaat van onderzoek vermeldt het uniek Europees scheepsidentificatienummer dat is toegekend door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de plaats van teboekstelling of de thuishaven van het binnenschip is gelegen.
2. Aan binnenschepen die niet uit een der lidstaten van de Europese Unie afkomstig zijn, kent de minister het uniek Europees scheepsidentificatienummer toe.
3. De eigenaar van het binnenschip brengt het in het certificaat van onderzoek vermelde scheepsidentificatienummer op het binnenschip aan en verwijdt dit zodra het ongeldig is geworden.
4. Dit artikel is niet van toepassing op pleziervaartuigen.

§ 5. Het onderzoek van schepen voor het certificaat van onderzoek

Artikel 3.14

1. Een te onderzoeken binnenschip wordt onbeladen, gereinigd en voorzien van de voorgeschreven uitrusting aangeboden.
2. De commissie van deskundigen bezichtigt het binnenschip bij een eerste onderzoek op het droge. Dit kan achterwege blijven indien een verklaring van een erkend classificatiebureau, volgens welke de bouw voldoet aan de daardoor gehanteerde voorschriften, wordt overgelegd, of indien een certificaat wordt overgelegd waaruit blijkt dat de minister al voor andere doeleinden een bezichtiging op het droge heeft verricht. Bij periodieke onderzoeken of onderzoeken overeenkomstig artikel 3.16 kan de commissie van deskundigen een bezichtiging op het droge verlangen.
3. Bij het eerste onderzoek van motorschepen en samenstellen alsmede bij essentiële veranderingen in de voortstuwingsinstallatie of de stuurinrichting, doet de commissie van deskundigen een proefvaart plaatsvinden.
4. De commissie van deskundigen kan, eveneens tijdens de bouw, extra bezichtigingen en proefvaarten doen plaatsvinden en nadere bewijzen verlangen.
5. De eigenaar van het binnenschip verleent verdere medewerking aan het onderzoek, onder meer door de toegang te vergemakkelijken tot de delen van de romp en tot de installaties, die niet of moeilijk toegankelijk of zichtbaar zijn, door personeel beschikbaar te stellen of door proefvaarten te houden.

Artikel 3.15

1. Voor de beoordeling van de stabiliteit van een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip wordt het schip, indien het een eerste onderzoek betreft, aan een hellingproef onderworpen.
2. Indien de uitkomsten van de hellingproef van een zusterschip van een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip beschikbaar zijn en daaraan voldoende stabiliteitsgegevens kunnen worden ontleend, kan de minister toestaan dat een hellingproef achterwege blijft.
3. Voor de beoordeling van de stabiliteit van andere schepen dan in het eerste lid genoemd, kan de minister bepalen dat een hellingproef wordt gehouden indien de inrichting of de bijzondere bestemming van het schip daartoe aanleiding geeft.

4. De hellingproef wordt, behalve bij schepen met een lengte op de waterlijn van ten hoogste 25 meter, door of namens de eigenaar gehouden in aanwezigheid van de commissie van deskundigen.
5. Bij passagiersschepen met een lengte op de waterlijn van ten hoogste 25 meter kan voldoende stabiliteit worden aangetoond door het uitvoeren van een stabiliteitsproef met het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen, bij de ongunstigste vullingsgraad van de brandstof- en drinkwatertanks.
6. Bij de in het vijfde lid bedoelde stabiliteitsproef wordt het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen zodanig op het voor passagiers bestemde gedeelte van het dek naar de zijde van het schip verplaatst, dat aldaar een dichtheid van 3,75 personen per vierkante meter, overeenkomend met 285 kg per vierkante meter, wordt verkregen.
7. Bij de in het zesde lid bedoelde gewichtsverplaatsing mag de slagzij na het verplaatsen niet meer dan 7 graden bedragen. Het resterende vrijboord en de resterende veiligheidsafstand mogen niet kleiner zijn dan respectievelijk 0,05 maal de breedte op de waterlijn plus 0,20 meter en 0,05 maal de breedte op de waterlijn plus 0,10 meter.

Artikel 3.16

1. Indien naar aanleiding van omstandigheden als in bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet een onderzoek plaatsvindt als bedoeld in dat artikel omvat dit een onderzoek van de constructie, de werktuigen en uitrusting van het binnenschip, voor zover deze betrokken zijn bij de schade, de herstelling, de verbouwing, de wijziging of de gebreken. Tevens kan de stabiliteit worden beoordeeld.
2. Indien het een onderzoek van een passagiersschip, een veerboot of een zeilend passagiersschip betreft kan de minister bepalen dat een hellingproef wordt gehouden.
3. Indien het onderzoek andere schepen dan de in het tweede lid genoemde betreft is artikel 3.15, derde lid, van overeenkomstige toepassing.
4. Indien na een onderzoek als bedoeld in het eerste lid, het binnenschip aan de bij of krachtens artikel 8 van de wet gestelde voorschriften voldoet, geeft de minister een nieuw certificaat van onderzoek af of verlengt de geldigheidsduur van het certificaat.

Artikel 3.17

Indien een certificaat van onderzoek door de minister is afgegeven, deelt de eigenaar elke verandering van naam, overgang van de eigendom, iedere hermeting van een binnenschip alsmede elke wijziging van het uniek Europees scheepsidentificatienummer, van de teboekstelling of van de thuishaven aan de minister mee. Hij legt daarbij het certificaat van onderzoek ter wijziging voor.

Artikel 3.18

1. Voor afloop van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek kan een binnenschip aan een periodiek onderzoek worden onderworpen.
2. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, wordt de nieuwe geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek vastgesteld. De geldigheidsduur wordt aangetekend in het certificaat en wordt ter kennis gebracht van de bevoegde autoriteit die het heeft afgegeven.
3. Indien in plaats van verlenging van de geldigheidsduur, als bedoeld in het tweede lid, het certificaat van onderzoek door een nieuw wordt vervangen, wordt het oude certificaat teruggezonden aan de bevoegde autoriteit die het heeft afgegeven.
4. In uitzonderingsgevallen kan de minister op een met redenen omkleed verzoek besluiten de geldigheidsduur van het door hem afgegeven certificaat van onderzoek zonder onderzoek met ten

hoogste zes maanden te verlengen. Deze verlenging wordt in het certificaat vermeld.

Artikel 3.19

1. De minister onderzoekt ook schepen die niet onder de reikwijdte van richtlijn 2006/87/EG of van het RosR 1995 vallen, indien zij ter onderzoek worden aangeboden.
2. Als uit het in het eerste lid bedoelde onderzoek blijkt dat het schip voldoet aan richtlijn 2006/87/EG of aan het RosR 1995, geeft de minister een certificaat van onderzoek af.

Artikel 3.20

1. Als bijlage II van richtlijn 2006/87/EG bepaalt dat op een binnenschip bepaalde materialen, inrichtingen of uitrustingsstukken moeten worden gebruikt of aan boord moeten zijn, of dat bepaalde bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen of bepaalde opstellingen moeten worden aangehouden, kan de minister de toepassing of de aanwezigheid aan boord van dit binnenschip van andere materialen, inrichtingen of uitrustingsstukken toestaan, dan wel toestaan dat andere bouwkundige maatregelen worden getroffen of dat andere opstellingen worden aangehouden, mits deze volgens de procedure van artikel 19, tweede lid, van de richtlijn als gelijkwaardig zijn erkend.
2. Zolang het comité, bedoeld in artikel 19, eerste lid van richtlijn 2006/87/EG, in het kader van de procedure van artikel 19, tweede lid, van die richtlijn nog geen aanbeveling inzake gelijkwaardigheid overeenkomstig het eerste lid heeft gedaan, kan de minister een voorlopig communautair binnenvaartcertificaat afgeven.
3. Binnen een maand na afgifte van het voorlopig communautair binnenvaartcertificaat overeenkomstig artikel 2.05, eerste lid, onder g, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, stelt de minister, volgens de procedure van artikel 19, tweede lid, van die richtlijn, met opgave van de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer van het binnenschip, het comité bedoeld in het tweede lid in kennis van de aard van de afwijking en van het land waar het binnenschip is teboekgesteld of waarin zijn thuishaven is gelegen.
4. Bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur kan de minister op grond van een aanbeveling van het comité bedoeld in het tweede lid volgens de procedure van artikel 19, tweede lid, van richtlijn 2006/87/EG voor een binnenschip met nieuwe technische voorzieningen die afwijken van de bepalingen van bijlage II een communautair binnenvaartcertificaat afgeven, voor zover deze nieuwe voorzieningen een gelijkwaardige veiligheid bieden.

§ 6. Erkenning van documenten van deugdelijkheid

Artikel 3.21

1. Voor passagiersschepen en zeilende passagiersschepen voor de in Nederland gelegen zone 2, erkent de minister voor de toepassing van artikel 7, onderdeel c, van het besluit, scheepsattesten afgegeven op grond van richtlijn nr. 76/135/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 januari 1976 inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PbEG L 21), indien het schip tevens voldoet aan de desbetreffende regels voor zone 2.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op veerboten, met dien verstande dat de erkenning voor zone 2 slechts geldt indien de veerboot tevens voldoet aan de voorschriften van bijlage 3.7.

Artikel 3.22

1. De minister kan voor de toepassing van artikel 7, onderdeel c, van het besluit, een document erkennen dat door een bevoegde autoriteit van een andere staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie of een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, is afgegeven ten bewijze van de deugdelijkheid van een aldaar teboekstaand schip.

2. Erkenning van het in het eerste lid bedoelde document van deugdelijkheid vindt plaats indien het naar het oordeel van de minister voldoende waarborg biedt voor de deugdelijkheid van het schip.
3. Het document van deugdelijkheid wordt erkend voor de in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 indien het document naar het oordeel van de minister voldoende waarborg biedt voor de veiligheid van de vaart op die wateren.
4. De erkenning kan betrekking hebben op een enkel document van deugdelijkheid of op een groep gelijke documenten.

Artikel 3.23

Met het certificaat voor passagiersschepen, veerboten, patrouillevaartuigen, zeilende passagiersschepen of bunkerstations wordt gelijkgesteld een document van deugdelijkheid afgegeven door een onafhankelijke keuringsinstelling in een andere lidstaat in de Europese Unie dan wel in een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, welk document is afgegeven op basis van onderzoeken die ten minste aan gelijkwaardige eisen voldoen.

Hoofdstuk 4. Meetbrief

§ 1. Algemeen

Artikel 4.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

belanghebbende: eigenaar van het binnenschip of degene die namens de eigenaar optreedt;

ligger: register waarin de minister elke meetbrief inschrijft die hij uitreikt, alsmede de datum van de uitreiking, de naam en het Europese scheepidentificatienummer van het binnenschip of andere gegevens waardoor een binnenschip kan worden geïdentificeerd;

maximum toelaatbare waterverplaatsing: in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang;

meetbrief: meetbrief, afgegeven door de minister overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk, dan wel afgegeven door de bevoegde autoriteit van een andere staat, aangesloten bij de Overeenkomst;

Overeenkomst: op 15 februari 1966 te Genève ondertekende en op 14 september 1967 goedgekeurde Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, met Bijlage en Protocol van Ondertekening (*Trb.* 1967, 43);

verplaatsing: in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tussen het vlak van inzinking van het lege binnenschip in zoet water en het vlak van de grootste toegelaten diepgang.

Artikel 4.2

De meting van binnenschepen heeft tot doel:

- a. de verplaatsing vast te stellen, evenals, indien nodig, een deel van de verplaatsing in samenhang met de inzinking;
- b. indien het binnenschip bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen: het mogelijk te maken het gewicht van de lading volgens de inzinking te bepalen;
- c. indien het binnenschip niet bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen: de maximum toelaatbare waterverplaatsing en de waterverplaatsing in lege toestand te bepalen.

Artikel 4.3

1. De minister onderhoudt een ligger tot inschrijving van de gemeten binnenschepen.
2. De minister houdt van de afgifte, de verlenging en de intrekking van de meetbrief en van de hermeting aantekening in de ligger.

3. De minister maakt van de aantekeningen als bedoeld in artikelen 4.19, eerste lid, en 4.20, eerste lid, melding in de ligger.

§ 2. Aanvraag van de meting en de voorwaarden waaronder de meting plaatsheeft

Artikel 4.4

1. De meting, hermeting of controle-meting wordt uitgevoerd op aanvraag van de belanghebbende door de minister of de daartoe door de minister aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen.
2. Degene die de meting heeft aangevraagd, volgt gedurende de meting alle voorschriften op van de minister met betrekking tot de ligging van het vaartuig op het vlak van inzinking van het lege vaartuig en de eventuele verplaatsing van losse voorwerpen en verschaft de nodige hulp bij de meting en bij het aanbrengen van de ijkmerken of de ijkplaten en stelt daartoe een deugdelijke roeiboot met ten minste twee personen beschikbaar.

Artikel 4.5

1. De ligplaats van het te meten binnenschip of van het binnenschip waarvan de meting gecontroleerd wordt, is in stil, bij voorkeur zoet water en zodanig, dat het vaartuig van alle zijden toegankelijk is.
2. Indien in brak of zout water wordt gemeten, wordt de lege diepgang gecorrigeerd.
3. Het water in stoomketels van schepen zonder voortstuwingswerktuig behoort tot de uitrusting van het vaartuig.
4. Zaken die niet behoren tot die, welke volgens het derde lid en volgens artikel 4.7 aanwezig zijn, bevinden zich niet aan boord.
5. Is de uitrusting niet volledig, dan wordt zij voor de meting aangevuld.
6. Het schip is voor de meting behoorlijk schoon; op de bodem is geen water aanwezig.
7. Het vaartuig ligt gedurende de meting zoveel mogelijk dwarsscheeps horizontaal en stil.
8. Zolang niet aan de dit artikel bedoelde voorwaarden is voldaan, wordt de meting niet verricht.

§ 3. Meting

Artikel 4.6

1. Voor de meting van een binnenschip worden de maten aan het vaartuig zelf gemeten. Het te meten deel van het binnenschip is het deel dat begrepen is tussen het vlak van de grootste toegelaten diepgang en het vlak van inzinking van het lege vaartuig.
2. Bij het meten van lengten en breedten worden de onderdelen van centimeters rekenkundig afgerond.
3. Bij het meten van hoogten worden de onderdelen van centimeters tot op millimeters in aanmerking genomen.
4. Bij de berekening worden breuken van duizendste delen, rekenkundig afgerond tot duizendsten.
5. Bij de eindberekening van de verplaatsing worden onderdelen van een kubieke decimeter verwaarloosd.

Artikel 4.7

1. Het vlak van inzinking van het lege vaartuig, is het vlak overeenkomende met het wateroppervlak, indien:
 - a. het binnenschip geen brandstof of verplaatsbare ballast aan boord heeft maar slechts de uitrusting, de proviand en de bemanning die normaal aan boord zijn als het vaartuig vaart; alsmede water dat niet door gebruikelijke middelen uit het ruim kan worden verwijderd en de drinkwatervoorraad, die 0,5% van de grootste verplaatsing van het vaartuig niet aanzienlijk mag overschrijden;
 - b. de werktuigen, ketels, pijpleidingen en installaties, nodig voor de voortstuwing, voor de noodzakelijke hulpwerktuigen, of voor verwarming of koeling, water, olie of andere vloeistoffen bevatten waarvan zij in gewone omstandigheden worden voorzien om dienst te kunnen doen;
 - c. het binnenschip zich in zoet water bevindt met een soortelijk gewicht gelijk aan 1.
2. Indien het binnenschip zich bij de meting niet in de toestand, bedoeld in het eerste lid bevindt, of niet in omstandigheden die leiden tot dezelfde inzinking en ongeveer dezelfde trimligging, worden het verschil in belasting en het verschil in soortelijk gewicht van het water in aanmerking genomen bij het maken van de berekeningen.
3. De gewichten aan boord die behoren bij de lege inzinking worden in de meetbrief vermeld.

Artikel 4.8

1. Het vlak van de grootste toegelaten diepgang wordt vastgesteld overeenkomstig de voor dat binnenschip geldende regels van artikel 4.06, tweede lid, van richtlijn 2006/87/EG.
2. Voor binnenschepen die bestemd of gebruikt zijn voor het vervoer van goederen kan op verzoek van de belanghebbende het vlak van de grootste toegelaten diepgang ten hoogste tien procent van de gemiddelde laadhoogte lager worden gesteld dan in het eerste lid bepaald.
3. In bijzondere gevallen kan op verzoek van de belanghebbende het vlak van de grootste toegelaten diepgang meer dan tien procent van de gemiddelde laadhoogte lager worden gesteld, mits aan de minister wordt aangetoond dat de grootste diepgang waarop het schip zal kunnen varen geringer is dan de diepgang, bepaald volgens het tweede lid.
4. Voor binnenschepen die niet zijn bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen kan op verzoek van de belanghebbende het vlak van de grootste toegelaten diepgang lager worden gesteld dan overeenkomstig het eerste lid bepaald.

Artikel 4.9

Op de meting is bijlage 4.1 van toepassing.

§ 4. Hermeting

Artikel 4.10

1. De belanghebbende kan binnen zesentwintig weken na de afgifte van de meetbrief bij de minister hermeting verzoeken. De hermeting is beslissend.
2. De hermeting en zonodig de vernieuwing van de ijkmerken of de ijkplaten geschieden kosteloos, indien het verschil met de eerste meting meer bedraagt dan:
 - a. 1 procent voor de verplaatsingscijfers van maximaal 500 kubieke meter;
 - b. 5 kubieke meter voor de verplaatsingscijfers van meer dan 500 kubieke meter tot maximaal 2000 kubieke meter;
 - c. 0,25 procent voor de verplaatsingscijfers van meer dan 2000 kubieke meter.

Het verschil wordt bepaald over een zelfde laadhoogte.

3. De minister geeft in de in het tweede lid genoemde gevallen een nieuwe meetbrief af, waarin de

onderscheidingstekenen en het volgnummer van inschrijving in de ligger van de eerste meetbrief worden overgenomen.

4. Is het verschil met de eerste meting gelijk aan of minder dan de percentages of het aantal kubieke meters, vermeld in het tweede lid, dan wordt de eerste meting als juist aangemerkt en is de belanghebbende voor de hermeting de voor de meting gestelde vergoeding verschuldigd.

Artikel 4.11

1. De belanghebbende geeft bij hermeting de bij de vorige meting behorende meetbrief aan de minister af.
2. Indien het een meetbrief betreft die in het buitenland is afgegeven, geeft de minister de bevoegde autoriteit in de andere staat hiervan kennis onder bijvoeging van de ingetrokken meetbrief.

Artikel 4.12

Op de hermeting is bijlage 4.1 van toepassing.

§ 5. Meetbrief

Artikel 4.13

1. De minister verstrekt de meetbrief uiterlijk zeven werkdagen na de meting.
2. De meetbrief wordt vastgesteld overeenkomstig het model in de Overeenkomst.
3. Op de meetbrief worden de zones als bedoeld in artikel 1.3, waarin het binnenschip bestemd is te varen, vermeld.

Artikel 4.14

1. De geldigheidsduur van een meetbrief is ten hoogste vijftien jaar, te rekenen van de datum van afgifte.
2. De vervaldatum wordt op de meetbrief vermeld.

Artikel 4.15

1. De geldigheidsduur van een meetbrief wordt op verzoek van de belanghebbende verlengd, indien bij een controlemeting blijkt dat de gegevens van de meetbrief nog juist zijn. Daartoe worden de volgende afmetingen van het binnenschip gecontroleerd:
 - a. de lengte en de breedte, alsmede de inzinking van het lege vaartuig ter plaatse van elk ijkmerk;
 - b. ingeval het vaartuig blijvende vervormingen heeft: enkele breedten aan de hand van de laatste meting, om na te gaan of de vervormingen vóór of na de laatste meting zijn ontstaan.
2. De geldigheidsduur van de meetbrief kan overeenkomstig het eerste lid worden verlengd:
 - a. indien het een binnenschip betreft dat bestemd of gebruikt is voor het vervoer van goederen: voor een periode van ten hoogste tien jaar;
 - b. indien het een ander binnenschip betreft dan bedoeld in onderdeel a: voor een periode van ten hoogste vijftien jaar.
3. Van de uitkomst van de controle en van de datum waarop de geldigheidsduur van de meetbrief is verlengd, houdt de minister aantekening in de ligger.
4. Tenzij de betreffende bij de Overeenkomst aangesloten staat zulks niet toestaat, kan de geldigheidsduur van een door een van zijn bureaus van meting afgegeven meetbrief voor een vaartuig, bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen, worden verlengd, overeenkomstig

het bepaalde in dit hoofdstuk.

5. Van de uitkomst van de controle van een in het buitenland gemeten binnenschip alsmede van de datum waarop de geldigheidsduur van een dergelijke meetbrief is verlengd, wordt kennis gegeven aan de minister. Laatstgenoemde geeft daarna aan zijn ambtgenoot in het andere land hiervan kennis.

Artikel 4.16

1. De meetbrief vervalt:

- a. door het verstrijken van de geldigheidsduur;
- b. wanneer het binnenschip een verbouwing ondergaat die van invloed is op de ligging van het vlak van inzinking van het lege vaartuig, op de verplaatsing dan wel op de in de meetbrief vermelde afmetingen;
- c. wanneer het binnenschip, een andere bestemming krijgt of anders gebruikt wordt dan waarvoor de meetbrief is afgegeven;
- d. wanneer de meetbrief is gewijzigd door daartoe niet bevoegde personen;
- e. wanneer aan het binnenschip andere veranderingen dan wel blijvende beschadigingen zijn aangebracht, waardoor de omschrijving in de meetbrief niet meer juist is;
- f. wanneer de meetbrief niet meer volledig is.

2. Als een verbouwing, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt onder meer aangemerkt: het verlengen van het schip, het verhogen van het gangboord, het wijzigen van de positie van een of meer lichtranden of patrijspoorten onmiddellijk boven de lastlijn, alle in- en uitwendige verbouwingen aan de romp, laadhoofden en de bovenbouw van het schip en het plaatsen, verwijderen of veranderen van machines, ketels of de inventaris, voor zover daardoor het vlak van inzinking van het lege vaartuig of het vlak van de grootste toegelaten diepgang is verplaatst.

3. Indien een geval als bedoeld in het eerste lid, onderdelen d en e, zich voordoet, wordt de afgegeven meetbrief voor zover nodig vervangen of gewijzigd.

Artikel 4.17

1. Indien de minister constateert, dat zich ten aanzien van een in Nederland geregistreerd binnenschip één der gevallen, genoemd in artikel 4.16, eerste lid, voordoet trekt hij de meetbrief in.
2. Indien één der gevallen, genoemd in artikel 4.16, eerste lid, zich voordoet ten aanzien van een in het buitenland geregistreerd binnenschip, informeert de minister de bevoegde autoriteit in het land waar het binnenschip is geregistreerd. In de meetbrief van het desbetreffende binnenschip wordt een verklaring gehecht als vastgesteld door de minister.

Artikel 4.18

Een meetbrief, afgegeven door een bureau van meting van een andere staat, aangesloten bij de Overeenkomst, wordt gelijkgesteld aan een meetbrief afgegeven door de minister overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk.

Artikel 4.19

1. In geval van wijziging van de naam van een binnenschip wordt op verzoek van de belanghebbende de nieuwe naam op de meetbrief aangetekend.
2. De minister maakt van deze aantekening melding in de ligger.
3. Indien het een binnenschip betreft dat in het buitenland is gemeten, geeft de minister aan de bevoegde autoriteit van de andere staat van deze aantekening kennis.
4. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde aantekening wordt door de minister geautoriseerd.

Artikel 4.20

1. Onverminderd het in artikel 4.16, eerste lid, bepaalde, kunnen veranderingen ten aanzien van het vaartuig anders dan bedoeld in artikel 4.17, op de meetbrief worden aangetekend. De aantekening geschiedt op aanvraag van de belanghebbende door de minister.
2. Indien het een binnenschip betreft dat in het buitenland is gemeten, is een schriftelijke machtiging van de bevoegde autoriteit die de meetbrief heeft afgegeven nodig voor het aanbrengen van een zodanige aantekening.
3. Zonder de in het tweede lid bedoelde schriftelijke machtiging is een aantekening in de meetbrief ook mogelijk met een geldigheid van niet meer dan drie maanden.
4. Een aantekening als bedoeld in het tweede of derde lid wordt in de daarvoor bestemde rubriek in de meetbrief gewaarmerkt, waarbij tevens de duur van de voorlopige geldigheid wordt vermeld.
5. De minister geeft de bevoegde autoriteit van de andere staat van de aantekening kennis.

Artikel 4.21

1. Indien een afschrift van de meetbrief wordt afgegeven omdat het origineel niet meer aanwezig is, bevat dit afschrift aan het hoofd de volgende zin: Dit afschrift treedt in plaats van het origineel, dat is verloren geraakt.
2. De Minister kan een afschrift van de meetbrief verstrekken, indien dat moet worden gedeponneerd op een buitenlands hypotheekkantoor waar het schip is of zal worden ingeschreven. Dit wordt voor eensluidend afschrift ondertekend en bevat aan het hoofd de volgende zin: 'Afschrift, bestemd voor nederlegging ten hypotheekkantore te'.
3. De minister kan uittreksels van meetbrieven verstrekken.

Artikel 4.22

De belanghebbende levert bij verloren gaan, slopen of blijvend ongeschikt worden voor de vaart van een gemeten binnenschip de meetbrief in bij de minister.

§ 6. Ijkschalen, ijkplaten en ijkmerken

Artikel 4.23

Binnenschepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen, kunnen bij meting of hermeting van ijkschalen worden voorzien, indien de belanghebbende dit verzoekt.

Artikel 4.24

1. De ijkmerken of de ijkplaten worden door de belanghebbende zodanig onderhouden, dat zij steeds duidelijk zichtbaar zijn. De ijkmerken worden in lichte kleur op donkere achtergrond of in donkere kleur op lichte achtergrond aangebracht.
2. Zijn één of meer ijkmerken of ijkplaten verloren geraakt, versleten of onzichtbaar geworden, dan worden deze, mits de meetbrief nog geldig is, op verzoek van belanghebbende door de minister door nieuwe vervangen.

Hoofdstuk 5. Vaartijden en bemanningssterkte

§ 1. Inleidende bepalingen

Artikel 5.1

Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 1.2 bedoelde binnenwateren uitgezonderd de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek.

Artikel 5.2

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

bilgeboot: schip dat langs zij andere schepen gaat in havens of gedurende de vaart, met als doel scheepsbedrijfsafval, als bedoeld in artikel 15.01, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1995, van deze schepen in te nemen;

bunkerschip: schip dat langs zij andere schepen gaat in havens of gedurende de vaart, met als doel deze schepen te bevoorraden;

exploitatiewijze A1: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, ten hoogste 14 uur dan wel overeenkomstig artikel 5.4, eerste lid, 16 uur bedraagt;

exploitatiewijze A2: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, ten hoogste 18 uur bedraagt;

exploitatiewijze B: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, meer dan 18 uur bedraagt;

hotelschip: passagiersschip waarop zich hutten bevinden voor overnachting van passagiers;

motorschip: schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd om door middel van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen;

pompoverslagboot: schip dat langs zij andere schepen of installaties gaat, met als doel droge bulkgoederen uit die schepen of installaties te zuigen;

rusttijd: de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht noch daartoe verplicht is. De bewaking en het toezicht op een stilliggend schip worden niet beschouwd als taak in de zin van deze definitie;

sleepschip: schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, gebouwd om te worden gesleept en dat:

1^o: niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen; onderscheidenlijk

2^o: is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen die slechts voor verplaatsing over kleine afstanden geschikt zijn;

S1 en S2: standaarden S1 en S2 met betrekking tot uitrustingsvoorschriften voor schepen die met een minimumbemanning worden geëxploiteerd als bedoeld in artikel 23.09, eerste lid, van het RosR 1995;

tachograaf: een registratieapparaat ter controle van de naleving van bij of krachtens de wet gegeven voorschriften met betrekking tot de vaartijden van het schip, van een door de minister goedgekeurd model.

§ 2. Vaartijden en rusttijden

Artikel 5.3

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt rekening gehouden met de rust- en vaartijden, vervuld gedurende een tijdvak van 48 uur, onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop het schip de binnenwateren, bedoeld in artikel 1.2 is binnengevaren.
2. Een schip dat de in artikel 1.2 bedoelde binnenwateren binnenvaart is voorzien van een vaartijdenboek als bedoeld in artikel 23.08 van het RosR 1995 of een ander document, waaruit blijkt op welke wijze de rusttijden van elk der bemanningsleden alsmede de vaartijden van het schip gedurende de in het eerste lid bedoelde periode zijn vervuld.

Artikel 5.4

1. Bij de exploitatiewijzen A1 en A2 is artikel 23.05, tweede en derde lid, en artikel 23.08, vijfde lid, van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing.
2. Ten aanzien van een sleepschip dat niet zelfstandig vaart, en een schip waarvan de voortstuwings

in een hecht samenstel door een schip of meer andere schepen wordt verzorgd, is artikel 23.05, tweede en derde lid, van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing, indien het eerste lid in acht wordt genomen op het schip of de schepen die zorg dragen voor de voortstuwing van het hecht samenstel of het sleepschip.

Artikel 5.5

Bij wisseling en herhaling van exploitatiewijzen is artikel 23.07 van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing.

§ 3. Bemanningssterkte

Artikel 5.6

1. De minimumbemanning van de navolgende categorieën van schepen wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 23.10 van het RosR 1995, met dien verstande dat de stuurman in voetnoot 2 de bekwaamheid van schipper bezit bedoeld in artikel 2.9, tweede lid:
 - a. motorschepen;
 - b. duwboten;
 - c. passagiersschepen, niet zijnde stoomschepen, die zonder passagiers aan boord varen;
 - d. drijvende werktuigen die zelfvarend zijn tijdens transport;
 - e. bunkerschepen;
 - f. bilgeboten;
 - g. pompoerslagboten.
2. In afwijking van het eerste lid mag de minimumbemanning van bunkerschepen, bilgeboten en pompoerslagboten die volgens exploitatiewijze A2 varen worden vervangen door de bemanning die is voorgeschreven voor exploitatiewijze A1, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften voor:
 - a. de rusttijd van een bemanningslid bedraagt ten minste 12 uur, waarvan ten minste 6 uur ononderbroken in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van de voorafgaande ononderbroken rusttijd van 6 uur. De volgende periode dient uiterlijk om 00.00 uur aan te vangen;
 - b. de resterende rusttijd wordt opgenomen in ononderbroken blokken van tenminste 1 uur;
 - c. de rusttijd is buiten de vaartijd gelegen;
 - d. het schip is uitgerust met een goed werkende tachograaf die voortdurend in werking is gesteld.
3. Voor bunkerschepen, bilgeboten en pompoerslagboten met een lengte van minder dan 35 meter die zijn ingezet op Nederlandse binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, geldt tevens dat de bemanning die is voorgeschreven voor exploitatiewijze A1 kan worden vervangen door:
 - a. hetzij een schipper mits wordt voldaan aan de volgende voorschriften:
 1. de maximale vaartijd van het schip bedraagt 12 uur per dag en 50 uur per week;
 2. het schip is uitgerust met een goed werkende tachograaf die voortdurend in werking is gesteld;
 3. het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarvoor op grond van artikel 3.14 van het BPR en RPR een teken moet worden gevoerd is niet toegestaan;
 4. het bepaalde in artikel 6.30 en 6.32 van het Binnenvaartpolitiereglement respectievelijk het Rijnvaartpolitiereglement blijft onverkort van kracht;
 5. De afstand tot de plaats van waaruit bunkeractiviteiten wordt bedreven bedraagt niet meer dan 30 km, gemeten over de vaarweg. De plaats van waaruit de bunkeractiviteiten wordt bedreven staat vermeld op het certificaat van onderzoek.
 - b. hetzij een schipper en een lichtmatroos mits de voorschriften, bedoeld in onderdeel a, onder ten derde, in acht worden genomen.
4. De minimumbemanning van hechte samenstellen, schepen voor dagtochten, stoomschepen voor dagtochten, hotelschepen, veerboten en sleepschepen wordt onderscheidenlijk vastgesteld

overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlagen 5.1 tot en met 5.6.

5. De minimumbemanning van sleepboten en sleepboten die havendiensten verrichten wordt vastgesteld overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 5.7.
6. De minimumbemanning van snelle veerponten wordt vastgesteld overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 5.8. De schipper is in het bezit van een radarpatent.

Artikel 5.7

1. Op motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, indien zij met een minimumbemanning worden geëxploiteerd, is artikel 23.09 onderscheidenlijk artikel 23.13 van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing.
2. Het voldoen of niet voldoen aan de voorschriften bedoeld in het eerste lid wordt door de minister in een verklaring vastgelegd.
3. De verklaring, bedoeld in artikel 23.09, tweede lid, van het RosR 1995 wordt met de in het tweede lid bedoelde verklaring gelijkgesteld.

Artikel 5.8

Voor de toepassing van deze paragraaf is artikel 23.01, eerste lid en tweede lid, met uitzondering van de derde alinea, van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.9

Een vrouw, die krachtens arbeidsovereenkomst dan wel publiekrechtelijke aanstelling arbeid verricht, maakt geen deel uit van de minimumbemanning gedurende ten minste 14 weken rondom de vermoedelijke datum van haar bevalling, waarvan ten minste 6 weken vóór deze datum en ten minste 7 weken na de datum van de bevalling liggen.

Artikel 5.10

Ten aanzien van zeeschepen die voldoen aan de bepalingen van Resolutie A. 890 (21) van de Internationale Maritieme Organisatie van 25 november 1999 en het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, met bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109) is artikel 20.02 van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat onder een persoon die houder is van het Rijnschipperspatent een persoon wordt verstaan die in het bezit is van een document als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid.

§ 4. Controlemiddelen

Artikel 5.11

1. Ten aanzien van het dienstboekje zijn artikel 23.04 van het RosR 1995, alsmede de terzake op grond van artikel 1.07 van dat reglement vastgestelde richtlijnen van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat:
 - a. als plaatselijk bevoegde autoriteit, bedoeld in het tweede lid van dat artikel, de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aangewezen;
 - b. onder schipper de gezagvoerder wordt verstaan.
2. Een vervangend exemplaar treedt in de plaats van een eerder afgegeven dienstboekje en wordt niet eerder afgegeven dan nadat het geheel of ten dele onleesbaar geworden exemplaar, waarvoor het wordt afgegeven, is ingeleverd bij de minister.
3. In het geval dat een dienstboekje verloren is geraakt of teniet is gegaan, wordt aan de minister een bewijs overgelegd dat daarvan aangifte is gedaan bij een ambtenaar, aangesteld voor de

uitvoering van de politietaak, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, van de Politiewet 1993. Op bladzijde 1 van het vervangende exemplaar van het dienstboekje wordt aangetekend dat het hiervoor bedoelde bewijs is overgelegd.

Artikel 5.12

1. Ten aanzien van het vaartijdenboek is artikel 5.11, tweede en derde lid, alsmede artikel 23.08 van het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat:
 - a. als autoriteit de voorzitter van de commissie van deskundigen wordt aangewezen; en
 - b. onder schipper de gezagvoerder wordt verstaan;
 - c. de uitzondering voor sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren niet van toepassing is.
2. Wanneer bij de overdracht van een schip de overdragende partij het bij het schip behorende vaartijdenboek niet levert, kan dit bewijs van aangifte worden vervangen door een door de koper en de minister te ondertekenen verklaring.
3. Indien het volgnummer, bedoeld in artikel 23.08, tweede lid, van het RosR 1995, van het te vervangen vaartijdenboek onbekend is bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt het nieuwe vaartijdenboek voorzien van het volgnummer 1.

Artikel 5.13

1. Het vaartijdenboek is niet vereist met betrekking tot veerboten en veerponten.
2. De gezagvoerder van een veerboot of een veerpont draagt er zorg voor dat aan boord een scheepsjournaal aanwezig is, waarin de volgende gegevens worden vermeld:
 - a. de naam van het schip;
 - b. het begin en einde van de veerdienst van het schip;
 - c. het merk van de teboekstelling of het officiële scheepsnummer;
 - d. de leden van de bemanning bij het begin van de dagelijkse veerdienst van het schip met vermelding van naam en functie, en vervolgens telkens wanneer deze van samenstelling verandert.

Artikel 5.14

1. Bij uitvoering van exploitatiewijze A1 of A2 met een tachograaf zijn bijlage 1.4 bij deze regeling en de bijlage H bij het RosR 1995 van overeenkomstige toepassing.
2. Indien gebruik wordt gemaakt van een tachograaf bewaart de gezagvoerder de registraties van de tachograaf gedurende ten minste zes maanden na de laatste aantekening daarop in chronologische volgorde aan boord.

§ 5. Vrijstellingen

Artikel 5.15

1. Motorschepen met een lengte van minder dan 55 meter zijn vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.6, eerste lid, voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
 - a. hetzij:
 1. de minimumbemanning bestaat uit een schipper;
 2. de maximale vaartijd van het schip bedraagt 12 uur per dag en 50 uur per kalenderweek;
 3. de minimale dagelijkse ononderbroken rusttijd van de schipper bedraagt ten minste 12 uur in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere rustperiode van ten minste 12 uur;
 4. het schip onderbreekt de vaart gedurende een periode van 12 uur waarin de periode

- van 22.00 uur tot 06.00 uur is gelegen;
- 5° er is een vanuit het stuurhuis bedienbaar reze rve-toplicht aanwezig;
- 6° het schip is uitgerust met een goed functioner ende tachograaf die in werking is gesteld vanaf het begin van de voorafgaande ten minste 8 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart en waarvan de gegevens gedurende ten minste zes maanden na de laatste aantekening daarop in chronologische volgorde aan boord worden bewaard;
- 7° vervoer van stoffen waarvoor op grond van het ADNR een certificaat van goedkeuring als bedoeld in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen is vereist, is niet toegestaan;
- 8° er wordt niet gevaren op de Westerschelde;
- 9° het schip voldoet aan artikel 5.7, en
- 10° voor zover het motorschip een lengte heeft van meer dan 33 meter, is actieve boegbesturing bedienbaar vanuit het stuurhuis aanwezig;
- b. hetzij:
- 1° de minimumbemanning bestaat uit een schipper en een lichtmatroos of deksman;
- 2° er wordt slechts tussen 22.00 en 06.00 gevaren indien de onder 1° bedoelde lichtmatroos of deksman 18 jaar of ouder is; en
- 3° de voorschriften, bedoeld in onderdeel a, onder 7° tot en met 10°, worden in acht genomen.
2. Een wisseling van de vaart met gebruikmaking van de vrijstelling onder de voorschriften van het eerste lid, onderdeel a, naar de exploitatiewijze A1, A2 of B, is slechts toegestaan indien:
- a. de schipper is afgelost, of
- b. bij controle kan worden aangetoond dat het voor de exploitatiewijze A1, A2 of B bestemde bemanningslid dat niet is afgelost, onmiddellijk voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 uur buiten de vaartijd in acht heeft genomen, en de voor deze exploitatiewijzen voorgeschreven minimumbemanning zich aan boord bevindt.
3. Van de exploitatiewijze A1, A2 of B mag slechts naar de vaart met gebruikmaking van de vrijstelling onder de voorschriften van het eerste lid, onderdeel a, worden overgegaan, indien de voor de vaart onder de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde vrijstelling voorgeschreven schipper onmiddellijk voor de wisseling geen deel heeft uitgemaakt van de bemanning van het schip, dan wel bij controle kan worden aangetoond dat de schipper, indien deze niet is afgelost, onmiddellijk voor de wisseling een rusttijd van 12 uur buiten de vaartijd van het schip in acht heeft genomen.
4. Een schip kan onmiddellijk in aansluiting op de vaart met gebruikmaking van de vrijstelling onder de voorschriften van het eerste lid, onderdeel a, voor een identieke vaart worden ingezet indien de schipper wordt vervangen door een andere schipper.
5. Het aantonen van de rusttijd, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 3°, derde en vierde lid, geschiedt door middel van het vaartijdenboek van het schip.

Artikel 5.16

Patrouillevaartuigen zijn vrijgesteld van artikel 5.4 en paragraaf 4.

Artikel 5.17

1. Passagiersschepen die in de exploitatiewijze A1 varen, zijn vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit:
- 1° voor de passagiersschepen uit groep 4 die ten hoogste 600, ten hoogste 250 en ten hoogste 75 passagiers aan boord hebben: de minimumbemanning uit groep 3 voor de exploitatiewijze A1;
- 2° voor de passagiersschepen uit groep 3 die ten hoogste 600, ten hoogste 250 en ten hoogste 75 passagiers aan boord hebben: de minimumbemanning uit groep 2 voor de exploitatiewijze A1;

3. voor de passagiersschepen uit groep 2 die ten hoogste 600, ten hoogste 250 en ten hoogste 75 passagiers aan boord hebben: de minimumbemanning uit groep 1 voor de exploitatiewijze A1; en
- b. voor het begin van de vaart en telkens na elke onderbreking van de vaart wanneer passagiers embarkeren of debarkeren legt de schipper het aantal passagiers dat aan boord is schriftelijk vast.
2. Passagiersschepen uit groep 1, met een lengte van maximaal 45 meter, die ten hoogste 40 personen aan boord hebben en in de exploitatiewijze A1 varen, zijn vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit een schipper en een lichtmatroos of een deksman van ten minste 18 jaar;
- b. het schip onderbreekt de vaart gedurende een periode van ten minste 16 uur, waarin de periode van 22.00 uur tot 06.00 uur is gelegen: en
- c. voor het begin van de vaart en telkens na elke onderbreking van de vaart wanneer passagiers embarkeren of debarkeren legt de schipper het aantal passagiers dat aan boord is schriftelijk vast.
3. Ten aanzien van de in het tweede lid bedoelde passagiersschepen is in geval van vaart zonder passagiers artikel 5.15, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, van overeenkomstige toepassing, onder voorwaarde dat het schip beschikt over vrij toegankelijke gangboorden die voldoen aan de in bijlage II, artikel 11.02, van richtlijn 2006/87/EG gestelde eisen.

Artikel 5.18

1. Rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype zijn, voor zover zij in de exploitatiewijze A1 varen, vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.15, tweede lid, voorgeschreven minimumbemanning, mits de minimumbemanning bestaat uit een schipper.
2. Open rondvaartboten zijn, voor zover zij in de exploitatiewijze A1 varen, vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.15, tweede lid, voorgeschreven minimumbemanning en van artikel 5.16, mits de minimumbemanning bestaat uit een schipper.

Artikel 5.19

Schepen, bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen, voor zover zij in exploitatiewijze A1 varen, zijn vrijgesteld van artikel 5.4 en van de ingevolge artikel 5.6, tweede lid, in bijlage 5.2 onderscheidenlijk bijlage 5.4 voorgeschreven minimumbemanning, mits de bemanning bestaat uit:

- a. een schipper, en
- b. een lichtmatroos of deksman, die ten minste 18 jaar is.

Artikel 5.20

Van de artikelen 5.6, tweede lid, en 5.7, eerste lid, zijn vrijgesteld schepen die:

- a. een minimumbemanning hebben van één schipper;
- b. zijn bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning;
- c. zijn bestemd of gebruikt voor de sportvisserij en varen op, dan wel op weg zijn van of naar, de binnenwateren ingedeeld in zone 2 en varen in exploitatiewijze A1.

Artikel 5.21

1. Ten aanzien van motorschepen die in exploitatiewijze A1 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, eerste lid, voor groep 3 voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan

wordt aan de volgende voorschriften:

- a. de minimumbemanning bestaat uit een schipper en een stuurman;
 - b. het schip onderbreekt de vaart gedurende de periode tussen 22.00 uur en 06.00 uur;
 - c. het schip is bij het begin van de vaart vaarklaar en tijdens de vaart worden geen werkzaamheden verricht die betrekking hebben op het laad- of losklaar maken van het schip;
 - d. het schip is voorzien van de optische hulpmiddelen om te kunnen voldoen aan artikel 1.09, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement;
 - e. het schip is uitgerust met een eenmansstuurstelling voor het varen op radar en voldoet aan de daarop betrekking hebbende artikelen in hoofdstuk 7 van het RosR 1995 dan wel bijlage II, artikel 7.13, van richtlijn 2006/87/EG; en
 - f. het schip voldoet blijkens een verklaring van de minister aan de eisen van de Standaard S2.
2. Ten aanzien van motorschepen die in exploitatiewijze A2 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, eerste lid, voor groep 3 voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit twee schippers en één matroos; en
 - b. de voorschriften, bedoeld in het eerste lid onder e en f.
3. Ten aanzien van hechte samenstellen die in exploitatiewijze A1 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voor groep 3 voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit een schipper en een stuurman;
 - b. de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder b tot en met e; en
 - c. het schip voldoet blijkens een verklaring van de minister aan de eisen van de Standaard S2.
4. Ten aanzien van hechte samenstellen die in exploitatiewijze A2 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voor groep 3 voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit twee schippers en een matroos; en
 - b. de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder e en f.
5. Ten aanzien van hechte samenstellen die in exploitatiewijze A1 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voor groep 4 voorgeschreven minimumbemanning, mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit een schipper, een stuurman en een matroos; en
 - b. de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder e en f.
6. Ten aanzien van hechte samenstellen die in exploitatiewijze A2 varen, wordt vrijstelling verleend van de ingevolge artikel 5.6, vierde lid, voor groep 4 voorgeschreven minimumbemanning, mits wordt voldaan aan de volgende voorschriften:
- a. de minimumbemanning bestaat uit twee schippers en twee matrozen; en
 - b. de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder e en f.

Hoofdstuk 6. Geneeskundig onderzoek

Artikel 6.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

aanvrager: degene die in aanmerking wenst te komen voor de afgifte van:

- a. een vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet of een Rijnpatent als bedoeld in artikel 1.03, eerste lid, van het Patentreglement Rijn,
- b. een dienstboekje als bedoeld in respectievelijk artikel 5.11, eerste lid, of artikel 23.03, eerste lid, van het RosR 1995;

- c. een vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype als bedoeld in artikel 7.6; of
- d. een zeilbewijs als bedoeld in artikel 7.9;
 - arts*: deskundige, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet en de artikelen 2.01, derde lid, onderdeel a, 2.02, derde lid, onder a, 2.03, tweede lid, onder a, en 2.04, eerste lid, onder c, van het Patentreglement Rijn;
 - scheidsrechter*: deskundige, bedoeld in artikel 28, derde lid, van de Wet;
 - medisch adviseur scheepvaart*: medisch adviseur scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat of diens plaatsvervanger;
 - geneeskundig onderzoek*: onderzoek, bedoeld in artikel 6.4, ter verkrijging van:
 - a. een vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet of een Rijnpatent als bedoeld in artikel 1.03, eerste lid, van het Patentreglement Rijn,
 - b. een dienstboekje als bedoeld in respectievelijk artikel 5.11, eerste lid, alsmede artikel 23.03, eerste lid, van het RosR 1995;
 - eigen verklaring*: verklaring, bedoeld in artikel 26, eerste lid, van het besluit.

Artikel 6.2

1. Een arts is de geneeskundige die bij beschikking op grond van artikel 40, eerste lid, van de Zeevaartbemanningwet is aangewezen.
2. Een scheidsrechter is de geneeskundigen die bij beschikking op grond van artikel 42, eerste lid, van de Zeevaartbemanningwet is aangewezen. De scheidsrechter is niet degene door wie het eerste onderzoek is verricht.

Artikel 6.3

1. De aanvrager wendt zich voor een geneeskundig onderzoek tot een arts, niet zijnde de behandelend arts van de aanvrager.
2. De arts gaat niet tot een geneeskundig onderzoek over dan nadat de aanvrager zich heeft gelegitimeerd en de arts in het register Shipexam van de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft kunnen vaststellen dat hij gezien de eerdere uitslagen of aantekeningen gerechtigd is de keuring te verrichten.

Artikel 6.4

1. De arts verricht het geneeskundig onderzoek op basis van de keuringseisen en keuringsaanwijzingen, opgenomen in bijlage 6.1.
2. Indien ingevolge bijlage 6.1 een medisch rapport is voorgeschreven, dan wel bij twijfel of de aanvrager voldoet aan de keuringseisen, vraagt de arts de benodigde geneeskundige informatie op bij de behandelend arts. Bij het ontbreken van voldoende informatie verwijst de arts de aanvrager voor een deelonderzoek door naar een specialist.
3. Het geneeskundig onderzoek wordt door de arts afgerond na ontvangst van de informatie van de behandelend arts of de uitslag van het specialistisch deelonderzoek.
4. De arts maakt uitsluitend gebruik van het keuringsformulier en de formulieren voor de geneeskundige verklaring en het bericht van afkeuring die hem door de medisch adviseur scheepvaart kosteloos worden verstrekt.
5. De arts bewaart het keuringsformulier en eventuele andere stukken betrekking hebbende op het onderzoek, gedurende vijftien jaar.

Artikel 6.5

1. De aanvrager is geschikt als hij voldoet aan de keuringseisen, opgenomen in bijlage 6.1. De arts vermeldt bij geschiktheid van de aanvrager de uitslag van het geneeskundig onderzoek op de geneeskundige verklaring, die is vastgesteld volgens het model, opgenomen in bijlage 6.2 en

verstrekt de geneeskundige verklaring aan de aanvrager.

2. Bij tijdelijke geschiktheid van de aanvrager verstrekt de arts de aanvrager een geneeskundige verklaring van tijdelijke geschiktheid.
3. In het geval, bedoeld in het tweede lid, vindt een volgende keuring plaats door dezelfde arts die de aanvrager tijdelijk geschikt heeft bevonden, dan wel diens opvolger of waarnemer, tenzij de medisch adviseur scheepvaart instemt met keuring door een andere arts.

Artikel 6.6

1. De aanvrager is ongeschikt als hij niet voldoet aan de keuringseisen, opgenomen in bijlage 6.1. De arts die na het volledige geneeskundig onderzoek van oordeel is dat de aanvrager ongeschikt is, deelt dit de aanvrager mee. De arts overhandigt de aanvrager een bericht van afkeuring, dat is vastgesteld volgens het model, opgenomen in bijlage 6.3. De arts deelt de aanvrager tevens mee dat een heronderzoek kan worden aangevraagd bij een scheidsrechter.
2. In het geval, bedoeld in het eerste lid, verzendt de arts nog dezelfde dag het bericht van afkeuring, waarin de reden of redenen tot afkeuring zijn vermeld, aan de medisch adviseur scheepvaart. De medisch adviseur scheepvaart doet mededeling van de afkeuring aan de instanties die belast zijn met onderscheidenlijk de afgifte van vaarbewijzen, Rijnpatenten, zeilbewijzen, vrijstellingsbewijzen of dienstboekjes.
3. De aanvrager die een heronderzoek wenst, richt zich daarvoor tot een scheidsrechter onder toezending van het bericht van afkeuring.
4. Ten aanzien van het heronderzoek zijn de artikelen 6.3, tweede lid, en 6.4 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat reeds door de arts in orde bevonden onderdelen van de keuring niet behoeven te worden herhaald, tenzij over de uitslag twijfel bestaat bij de scheidsrechter. Het heronderzoek kan bestaan uit het uitsluitend beoordelen van de reeds ter beschikking staande gegevens.
5. Indien de scheidsrechter na het heronderzoek van oordeel is dat de aanvrager medisch ongeschikt is, doet de medisch adviseur scheepvaart na ontvangst van het bericht van afkeuring hiervan mededeling aan de instanties die belast zijn met onderscheidenlijk de afgifte van vaarbewijzen, Rijnpatenten, vrijstellingsbewijzen of dienstboekjes.

Artikel 6.7

De arts die na het volledige geneeskundig onderzoek van oordeel is dat de aanvrager tijdelijk ongeschikt is, deelt dit de aanvrager mee. De arts overhandigt de aanvrager een verklaring van tijdelijke ongeschiktheid. In afwijking van artikel 6.6, eerste lid, deelt de arts de aanvrager tevens mee dat een heronderzoek kan worden aangevraagd bij dezelfde arts die de aanvrager tijdelijk geschikt heeft bevonden, dan wel diens opvolger of waarnemer, tenzij de medisch adviseur scheepvaart instemt met keuring door een andere arts.

Artikel 6.8

Indien nog geen heronderzoek heeft plaatsgevonden, is een geneeskundige verklaring, waarop is aangegeven dat de aanvrager geschikt is en die is afgegeven nadat hij door een andere arts ongeschikt is bevonden, ongeldig.

Artikel 6.9

De aanvrager die met toepassing van artikel 26, eerste lid, van het besluit, een eigen verklaring overlegt aan de instantie die het vaarbewijs afgeeft, maakt daartoe gebruik van het formulier dat is opgenomen in bijlage 6.4.

Artikel 6.10

1. Indien alle vragen van de eigen verklaring met 'nee' zijn beantwoord, stuurt de aanvrager de ingevulde en ondertekende eigen verklaring samen met de aanvraag voor het vaardocument naar de instantie die belast is met de afgifte van het vaarbewijs dat hij aanvraagt.
2. Indien ten minste een van de vragen van de eigen verklaring met 'ja' is beantwoord wordt deze voorzien van een aantekening van een arts naar eigen keuze waaruit de aard en de ernst van de afwijking blijkt.
3. De aanvrager zendt de eigen verklaring, indien het tweede lid van toepassing is, ter beoordeling aan:
 - a. de medisch adviseur scheepvaart indien de eigen verklaring betrekking heeft op het klein vaarbewijs, dan wel het groot vaarbewijs; of
 - b. de keuringsartsen voor het klein vaarbewijs indien de eigen verklaring betrekking heeft op dat vaarbewijs.

Artikel 6.11

1. In het geval, bedoeld in artikel 6.10, eerste lid, verklaart de beoordelaar de aanvrager geschikt of ongeschikt op basis van de keuringseisen en keuringsaanwijzingen, opgenomen in bijlage 6.1. In geval van twijfel kan de beoordelaar de aanvrager oproepen voor een nader onderzoek. Indien nodig kan de beoordelaar de aanvrager doorverwijzen voor een deelonderzoek naar een specialist.
2. De aanvrager is geschikt als hij naar het oordeel van de beoordelaar voldoet aan de keuringseisen en keuringsaanwijzingen, opgenomen in bijlage 6.1. In dat geval verstrekt de beoordelaar de aanvrager een geneeskundige verklaring, die is vastgesteld volgens het model, opgenomen in bijlage 6.2.
3. De aanvrager is ongeschikt als hij niet voldoet aan de keuringseisen, opgenomen in bijlage 6.1. In het geval, dat de beoordelaar de aanvrager ongeschikt verklaart, zendt de beoordelaar de aanvrager een bericht van afkeuring, onder mededeling van de mogelijkheid van heronderzoek.
4. In het geval, bedoeld in het derde lid, zendt de beoordelaar de medisch adviseur scheepvaart nog dezelfde dag het bericht van afkeuring, waarin de reden of redenen tot afkeuring zijn vermeld.
5. De aanvrager die ongeschikt is verklaard en een heronderzoek wenst, wendt zich tot een scheidsrechter die niet reeds bij de beoordeling van de eigen verklaring was betrokken. Ten aanzien van het heronderzoek zijn de artikelen 6.3, tweede lid, en 6.4 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat het heronderzoek kan bestaan uit het uitsluitend beoordelen van de ter beschikking staande gegevens.
6. De medisch adviseur scheepvaart doet mededeling van de afkeuring aan de instanties die belast zijn met de afgifte van onderscheidenlijk vaarbewijzen, Rijnpatenten, zeilbewijzen, vrijstellingsbewijzen of dienstboekjes.
7. De keuringsartsen voor het klein vaarbewijs doen melding van de afkeuring aan de instantie belast met de afgifte van klein vaarbewijzen.

Artikel 6.12

De resultaten van het geneeskundig onderzoek worden door de arts, volgens de instructies van de medisch adviseur scheepvaart binnen de door deze vast te stellen termijn, aangetekend in het digitale register Shipexam van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Artikel 6.13

De Minister kan aanwijzingen geven ter uitvoering van de in dit hoofdstuk opgenomen bepalingen.

Hoofdstuk 7. Vaarbewijzen, radarpatenten en ICC's

§ 1. Vaarbewijzen en vrijstellingen

Artikel 7.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

klein vaarbewijs I: klein vaarbewijs voor de vaart op rivieren, kanalen en meren;
klein vaarbewijs II: klein vaarbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;
beperkt groot of groot vaarbewijs A: beperkt groot of groot vaarbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;
beperkt groot of groot vaarbewijs B: beperkt groot of groot vaarbewijs voor de vaart op rivieren, kanalen en meren;
groot pleziervaartbewijs I: groot pleziervaartbewijs voor de vaart op rivieren, kanalen en meren;
groot pleziervaartbewijs II: groot pleziervaartbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;
ICC: internationaal certificaat van competentie als bedoeld in resolutie 40, nr. TRANS/SC.3/147, van de Working Party on Inland Transport van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, van 16 oktober 1998, overeenkomstig bijlage 7.5 bij deze regeling.

Artikel 7.2

Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 1.2 bedoelde binnenwateren uitgezonderd de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek.

Artikel 7.3

Het klein, beperkt groot en groot vaarbewijs worden vastgesteld volgens de modellen opgenomen in bijlage 7.3.

Artikel 7.4

1. Een vaarbewijs is niet vereist, behoudens voor zover het betreft schepen als bedoeld in artikel 16, onderdeel d, van het besluit, voor schepen gebezigd ten behoeve van reiniging van grachten en soortgelijke wateren.
2. Een vaarbewijs is niet vereist, behoudens voor zover het betreft schepen als bedoeld in artikel 16, onderdelen c en d, van het besluit, voor Belgische redebotten op de Westerschelde en in de daarmee in open verbinding staande havens en voorhavens.
3. Een vaarbewijs is niet vereist voor schepen als bedoeld in artikel 16, onderdelen b en d, van het besluit, die deelnemen aan wedstrijden op binnenwateren die voor het openbaar scheepvaartverkeer niet toegankelijk zijn.

Artikel 7.5

Een vaarbewijs is niet vereist, behoudens voor zover het betreft schepen als bedoeld in artikel 16, onderdeel d, van het besluit, voor open rondvaartboten als bedoeld in artikel 1.1, bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning, met een lengte gemeten op het vlak van de grootste inzinking van minder dan 20 meter, voor zover de schipper in het bezit is van een klein vaarbewijs en indien het schip vaart op de binnenwateren van zone 4, dan wel op de Beulakerwiede of de Belterwiede;

Artikel 7.6

1. Artikel 14, eerste lid, aanhef en onderdeel b van het besluit, is niet van toepassing voor rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype, als bedoeld in artikel 1.1 voor zover varend op de binnenwateren van zone 3 of zone 4, en voor zover de schipper in het bezit is van:
 - a. het vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype

- overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4; en
- b. een verklaring van de vaarwegbeheerder houdende de vermelding voor welke wateren, behorende tot zone 3, het vrijstellingsbewijs geldt alsmede de voorwaarden waaronder op deze wateren mag worden gevaren.
2. Het in het eerste lid bedoelde vrijstellingsbewijs wordt door de minister afgegeven na overlegging van:
 - a. het diploma Schipper rondvaartboot beperkt vaargebied, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen met de code 95050;
 - b. een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, niet ouder dan dertien weken; en
 - c. een dienstboekje als bedoeld in artikel 5.4.1, waaruit blijkt dat de aanvrager een vaartijd van ten minste een jaar als lichtmatroos heeft doorlopen.
 3. Op de aanvraag van het in het eerste lid bedoelde vrijstellingsbewijs is artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
 4. Op het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde vrijstellingsbewijs zijn artikel 27, eerste lid, en artikel 30 van de wet van overeenkomstige toepassing.
 5. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid zijn op de houder van het in het eerste lid bedoelde vrijstellingsbewijs artikel 27, tweede lid, en artikel 28 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
 6. Het in het eerste lid bedoelde vrijstellingsbewijs is aan boord van het schip.

Artikel 7.7

De artikelen 14, eerste lid, en 15, eerste lid, van het besluit, zijn niet van toepassing op gierponten, kabelponten en andere niet-vrijvarende veerponten op de rivieren, kanalen en meren indien de schipper in het bezit is van een klein vaarbewijs, en:

- a. de veerpont is uitgerust met een marifooninstallatie en de schipper in het bezit is van een bedieningscertificaat; of
- b. de veerpont is uitgerust met een radarinstallatie en de schipper in het bezit is van het certificaat Radaropleiding voor objectenpersoneel van de vakopleiding Transport en Logistiek, van de Maritieme academie, van het Scheepvaart- en Transportcollege STC of een getuigschrift van een andere door de Minister aangewezen of erkende opleiding.

Artikel 7.8

1. Artikel 15, eerste lid, van het besluit is niet van toepassing op pleziervaartuigen met een lengte van 25 tot 40 meter, indien de schipper in het bezit is van een groot pleziervaartbewijs I of II, overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4, voorzien van de aantekening 'tot 40 meter'.
2. Artikel 15, eerste lid, en artikel 14, eerste lid, onderdeel a, van het besluit zijn niet van toepassing voor pleziervaartuigen met een lengte van ten minste 25 meter, indien de schipper in het bezit is van een groot pleziervaartbewijs I of II, overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4, voorzien van de aantekening '40 meter plus'.
3. Het in het eerste lid bedoelde groot pleziervaartbewijs wordt, na overlegging van een geldig klein vaarbewijs, door de minister afgegeven aan:
 - a. degene die geslaagd is voor het examen CWO groot motorschip van de Stichting VAMEX;
 - b. de houder van een ander hiertoe door de minister erkend diploma;
 - c. degene die aantoonde dat hij bij het in werking treden van de wet eigenaar was van een pleziervaartuig met een lengte van 25 tot 40 meter, alsmede in het bezit was van een klein vaarbewijs, onderscheidenlijk aan zijn partner en gezinsleden die op het tijdstip van inwerkingtreding van de Binnenvaartwet in het bezit waren van een klein vaarbewijs; of

- d. degene die bij het in werking treden van de wet in het bezit was van een klein vaarbewijs en een verklaring kan tonen van de organisatie die, als eigenaar van een pleziervaartuig van 25 tot 40 meter lengte, verklaart dat hij bij het in werking treden van de wet mocht varen met dat vaartuig.
4. Het in het tweede lid bedoelde groot pleziervaartbewijs wordt, na overlegging van een geldig klein vaarbewijs, door de minister afgegeven aan:
- degene die aantoont dat hij bij het in werking treden van de wet eigenaar was van een pleziervaartuig met een lengte van meer dan 40 meter, alsmede in het bezit was van een klein vaarbewijs, onderscheidenlijk aan zijn partner en gezinsleden die bij het in werking treden van de wet in het bezit waren van een klein vaarbewijs; of
 - aan degene die bij het in werking treden van de wet in het bezit was van een klein vaarbewijs en een verklaring kan tonen van de organisatie die, als eigenaar van een pleziervaartuig van meer dan 40 meter lengte, verklaart dat hij bij het in werking treden van de wet mocht varen met dat vaartuig.
5. In afwijking van het derde lid worden de in het eerste lid bedoelde groot pleziervaartbewijzen I, respectievelijk II, afgegeven aan de houder van de volgende documenten, die hun geldigheid verloren hebben uitsluitend door het verstrijken van de geldigheidsduur, indien uit een eigen verklaring van de aanvrager blijkt dat hij lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip:
- een groot vaarbewijs B, respectievelijk A;
 - een beperkt groot vaarbewijs B, respectievelijk A;
 - een zeilbewijs.
6. In afwijking van het vierde lid worden de in het tweede lid bedoelde groot pleziervaartbewijzen I, respectievelijk II, afgegeven aan de houder van de volgende documenten, die hun geldigheid verloren hebben uitsluitend door het verstrijken van de geldigheidsduur, indien uit een eigen verklaring van de aanvrager blijkt dat hij lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip:
- een groot vaarbewijs B, respectievelijk A;
 - een zeilbewijs.
7. De in het eerste en tweede lid bedoelde groot pleziervaartbewijzen worden afgegeven voor rivieren, kanalen en meren aan de aanvrager die op het tijdstip van inwerkingtreding van de Binnenvaartwet houder is van een klein vaarbewijs I, onderscheidenlijk voor alle binnenwateren aan de aanvrager die op dat tijdstip houder is van een klein vaarbewijs II.
8. De in het derde lid, onderdelen a en b, bedoelde diploma's worden verkregen na het behalen van een door de minister goedgekeurd examen.
9. De in het derde lid, onderdelen c en d, of de in het vierde lid bedoelde personen kunnen tot uiterlijk twee jaar na het in werking treden van dit artikel een aanvraag ter verkrijging van een groot pleziervaartbewijs indienen.
10. Op het groot pleziervaartbewijs zijn artikel 30 van de wet alsmede artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
11. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid zijn op de houder van het groot pleziervaartbewijs artikel 22, vierde en vijfde lid, en artikel 26 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
12. Het groot pleziervaartbewijs is tijdens de vaart aan boord van het schip.

Artikel 7.9

1. De artikelen 14, eerste lid, onderdelen a, b en c, onder 1°, en 15, eerste lid, alsmede 16 van het

besluit, zijn niet van toepassing op schepen, bestemd of gebruikt voor bedrijfsmatig vervoer van personen en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen, indien de schipper in het bezit is van een zeilbewijs overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4.

2. Van artikel 16 van het besluit zijn vrijgesteld de gezagvoerders van schepen, voor zover zij zijn voorzien van het in het eerste lid bedoelde zeilbewijs.
3. Het zeilbewijs wordt door de minister afgegeven na overlegging van:
 - a. het diploma Schipper zeilvaart van de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen of de Stichting OnderwijsFonds voor de Scheepvaart, dan wel het diploma Stuurman Kleine Zeilvaart van de Enkhuizer zeevaartschool;
 - b. een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, niet ouder dan dertien weken; en
 - c. een dienstboekje als bedoeld in artikel 5.11, waaruit blijkt dat de aanvrager een vaartijd van twee jaar als matroos aan boord van zeilschepen heeft doorlopen.
4. Het in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde diploma wordt verkregen na het behalen van een door de minister goedgekeurd examen.
5. Op de aanvraag van het zeilbewijs is artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
6. Op het zeilbewijs zijn artikel 27, eerste lid, en artikel 30 van de wet van overeenkomstige toepassing.
7. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid zijn op de houder van het zeilbewijs artikel 27, tweede lid, en artikel 28 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
8. Het eerste, vijfde en zesde lid zijn van overeenkomstige toepassing op zeilbewijzen afgegeven door de Stichting Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart.
9. Het zeilbewijs is aan boord van het schip.

Artikel 7.9a

1. De in artikel 22, tweede en derde lid, van het besluit bedoelde geneeskundige verklaring die naast het vaarbewijs wordt getoond, is een verklaring afgegeven overeenkomstig het model in bijlage 6.2 en gewaarmerkt door de instantie die het vaarbewijs afgeeft.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 22, tweede lid, van het besluit kan ook worden volstaan met een op 50-jarige, 55-jarige en 60-jarige leeftijd verkregen vaarbewijs. De geneeskundige verklaring hoeft in dat geval niet naast het vaarbewijs te worden getoond.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 22, derde lid, van het besluit kan ook worden volstaan met een na het bereiken van de 65-jarige leeftijd jaarlijks verkregen vaarbewijs. De geneeskundige verklaring hoeft in dat geval niet naast het vaarbewijs te worden getoond.

§ 2. Erkenningen

Artikel 7.10

De minister kan een bewijs van vaarbekwaamheid erkennen voor de vaart op rivieren, kanalen en meren of voor de vaart op alle binnenwateren, voor zover het bewijs naar zijn oordeel voldoende waarborg biedt voor het veilig voeren van een schip op de betrokken wateren.

Artikel 7.11

De in bijlage 7.1 genoemde buitenlandse bewijzen van vaarbekwaamheid worden erkend als bedoeld in artikel 17, vierde lid, onderdeel a, van het besluit.

Artikel 7.12

De in bijlage 7.2 genoemde bewijzen van vaarbekwaamheid onderscheidenlijk getuigschriften worden erkend voor gehele respectievelijk gedeeltelijke vrijstelling van het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren, bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel b, van het besluit.

§ 3. Radarpatenten

Artikel 7.13

Onverminderd het gestelde in artikel 1.9 zijn de bepalingen met betrekking tot de radarpatenten van het Patentreglement Rijn en de artikelen 1.11 en 1.12 van overeenkomstige toepassing op de andere binnenwateren dan de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek.

§ 4. Examens

Artikel 7.14

In deze paragraaf wordt onder examinerator verstaan de instellingen of personen bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de wet.

Artikel 7.15

1. Het examen ter verkrijging van het klein vaarbewijs I heeft betrekking op de volgende onderwerpen:
 - a. de wettelijke bepalingen, voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid van de vaart op rivieren, kanalen en meren;
 - b. de behandeling van de voortstuwingswerktuigen;
 - c. de veiligheidsmaatregelen;
 - d. de waterwegen, de omstandigheden van het vaarwater en elementaire meteorologie;
 - e. het varen, manoeuvreren en de onder bijzondere omstandigheden te nemen maatregelen.
2. Het examen ter verkrijging van het klein vaarbewijs II heeft betrekking op de in het eerste lid genoemde onderwerpen alsmede op:
 - a. de wettelijke bepalingen, voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid van de vaart op de Westerschelde, de Eems en de Dollard;
 - b. het gebruik van nautische bescheiden;
 - c. de koers- en plaatsbepaling;
 - d. meteorologie.

Artikel 7.16

1. Het examen ter verkrijging van het beperkt groot vaarbewijs A en het groot vaarbewijs A heeft betrekking op de onderwerpen, genoemd in deel 1 van hoofdstuk A en hoofdstuk C van bijlage II van richtlijn nr. 96/50/EG.
2. Het examen ter verkrijging van het beperkt groot vaarbewijs B en het groot vaarbewijs B, heeft betrekking op de onderwerpen, genoemd in deel 2 van hoofdstuk A en hoofdstuk C van bijlage II van richtlijn nr. 96/50/EG.
3. Een wijziging van bijlage II van richtlijn nr. 96/50/EG gaat voor de toepassing van dit artikel gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 7.17

1. Nadat het examen ter verkrijging van het vaarbewijs met gunstig gevolg is afgelegd, wordt de verklaring, bedoeld in artikel 26, eerste lid, van de wet, afgegeven.

2. De verklaring vermeldt voor welk van de in artikel 13 van het besluit bedoelde vaarbewijzen het examen is afgelegd.

Artikel 7.18

1. Om voor de afgifte van een beperkt groot vaarbewijs dan wel een groot vaarbewijs in aanmerking te komen beschikt de aanvrager over de verklaring, bedoeld in artikel 7.17, en toont hij daarnaast aan, dat hij een vaartijd heeft doorlopen van ten minste drie onderscheidenlijk vier jaren.
2. Als vaartijd, bedoeld in het eerste lid, komt in aanmerking de ervaring die de aanvrager na het bereiken van de 16-jarige leeftijd heeft opgedaan als lid van:
 - a. de dekbemanning van een binnenschip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart; of
 - b. een binnenschip met een lengte van 15 meter of meer, bestemd voor de niet-bedrijfsmatige vaart, op de binnenwateren van de Europese Unie of op binnenwateren die de buitengrens van de Unie overschrijden.
3. Als vaartijd als bedoeld in het eerste lid komt voor degene die dienst doet of heeft gedaan als registerloods tevens in aanmerking het in een periode van 48 maanden op binnenwateren ten minste gedurende 64 dagreizen besturen van een binnenschip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart.
4. De beoordeling van de vaartijd geschiedt door de minister.

Artikel 7.19

1. Indien de aanvrager aantoont ervaring te hebben opgedaan als lid van de dekbemanning van een schip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart ter zee, of van een schip met een lengte van 15 meter of meer, bestemd voor de niet-bedrijfsmatige vaart ter zee, wordt voor elk jaar van deze ervaring de periode, bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, verminderd met een jaar, doch met ten hoogste een vaartijd van twee jaren, waarbij 250 zeedagen als een jaar vaartijd als bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, gelden.
2. Indien de aanvrager houder is van een diploma van een opleiding voor de binnenvaart, waarvan praktijkstages deel uitmaken, wordt de periode, bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, verminderd met de duur van deze opleiding, doch met ten hoogste een vaartijd van drie jaren.
3. Indien de aanvrager een praktijkexamen heeft afgelegd voor het besturen van een schip waarvan de vaareigenschappen naar het oordeel van de minister vergelijkbaar zijn met die van een schip waarvan de schipper bij het varen op de binnenwateren voorzien moet zijn van een groot of beperkt groot vaarbewijs, kan de periode, bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, worden verminderd met ten hoogste drie jaren.

Onder een praktijkexamen wordt voor de toepassing van dit lid verstaan:

- a. een praktijkexamen dat door de minister is erkend;
 - b. een praktijkexamen dat bij internationale regeling of door een bevoegde autoriteit in het buitenland en door de minister is erkend.
4. Indien de aanvrager die dienst doet of heeft gedaan als registerloods aantoont ervaring te hebben opgedaan als lid van de dekbemanning van een schip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart ter zee, wordt voor elk geheel jaar van deze ervaring de periode, bedoeld in artikel 7.18, derde lid, verminderd met negen maanden en wordt het vereiste aantal dagreizen waarop een binnenschip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart, bestuurd wordt, verminderd met twaalf dagreizen, doch tot niet minder dan een vaartijd van twaalf maanden waarin tenminste gedurende zestien dagreizen een binnenschip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart, is bestuurd.

Artikel 7.20

1. De examinator biedt ten minste eenmaal per jaar de mogelijkheid examens af te leggen. Hij maakt

tijdig bekend voor welk tijdstip en bij wie aanmelding voor een examen dient te geschieden. Hij vermeldt tevens welke vergoeding voor het afleggen van het examen verschuldigd is, alsmede de wijze van betaling.

2. De examinator zorgt dat de examens worden afgenomen in daartoe geschikte locaties. Hij zorgt voor toezicht en een goede gang van zaken bij het examen. Onder meer worden maatregelen getroffen om bedrog te voorkomen.
3. Indien zich tijdens het examen onregelmatigheden hebben voorgedaan stelt de examinator zo spoedig mogelijk een verslag op omtrent het voorgevallene.
4. De examinator bewaart het verslag en de examenbescheiden gedurende een jaar na afloop van het examen.

Artikel 7.21

1. De examens ter verkrijging van een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs en een groot vaarbewijs worden afgenomen met inachtneming van een examenreglement en een examenprogramma die zijn goedgekeurd door de minister.
2. De minister keurt het examenreglement en het examenprogramma slechts goed indien deze naar zijn oordeel voldoende waarborgen bevatten dat de vereiste kennis en bekwaamheid van de kandidaat naar behoren worden onderzocht.

§ 5. Vervanging en afgifte van duplicaten van vaarbewijzen

Artikel 7.22

1. Een aanvraag tot afgifte van een duplicaat wordt door de houder van het vaarbewijs ingediend bij de instantie die door de minister is belast met de afgifte van het vaarbewijs, onder vermelding van de reden.
2. Indien het vaarbewijs verloren is geraakt, wordt een bewijs van aangifte bij de plaatselijke politie tegelijk met de aanvraag overgelegd.
3. Voor zover het vaarbewijs nog aanwezig is, wordt dit tegelijk met de aanvraag overgelegd.
4. Indien de houder van een verloren geraakt vaarbewijs dit weer tot zijn beschikking heeft gekregen, levert hij dit vaarbewijs onverwijld in bij de instantie die door de minister is belast met de afgifte van het vaarbewijs.

Artikel 7.23

1. Bij naamswijziging van de houder van het vaarbewijs, en indien de geldigheidsduur van het vaarbewijs niet langer dan een jaar verstreken is, kan onder handhaving van de oorspronkelijke geldigheidsduur een vaarbewijs voorzien van de gewijzigde gegevens worden afgegeven.
2. Een aanvraag tot afgifte van een vaarbewijs als bedoeld in het eerste lid wordt door de houder van het vaarbewijs ingediend bij de instantie die door de minister is belast met de afgifte van het vaarbewijs, onder vermelding van de reden.
3. Bij de aanvraag wordt het te vervangen vaarbewijs ingeleverd.

§ 6. Gegevensverstrekking

Artikel 7.24

1. De instanties die belast zijn met de afgifte van vaarbewijzen stellen het Korps Landelijke Politiediensten alsmede de Zeehavenpolitie te Rotterdam onverwijld schriftelijk in kennis van:

- a. de ongeldigverklaring voor de gehele of gedeeltelijke geldigheidsduur van een vaarbewijs;
 - b. de ongeldigverklaring van een groot pleziervaartbewijs als bedoeld in artikel 7.8;
 - c. de ongeldigverklaring van een zeilbewijs als bedoeld in artikel 7.9;
 - d. de ongeldigverklaring van een vrijstellingsbewijs als bedoeld in artikel 7.6.
2. Van de in het eerste lid bedoelde in kennis stelling wordt gelijktijdig mededeling gedaan aan de houder van het vaarbewijs.

§ 7. ICC's

Artikel 7.25

De instantie die het klein vaarbewijs afgeeft verstrekt op aanvraag, namens de minister, aan de houder van onderscheidenlijk een geldig klein vaarbewijs I of II, een geldig groot pleziervaartbewijs I of II of een certificaat Theoretische Kustnavigatie van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, onderscheidenlijk:

- a. het gecombineerde klein Vaarbewijs I / ICC inland;
- b. het gecombineerde klein vaarbewijs II / ICC inland+coastal;
- c. het gecombineerde groot pleziervaartbewijs I / ICC inland;
- d. het gecombineerde groot pleziervaartbewijs II/ ICC inland+coastal;
- e. het ICC coastal.

Hoofdstuk 8. Overige documenten

Artikel 8.1

De Minister verstrekt een Rijnvaartverklaring, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van het besluit, indien wordt voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 5 van de bijlage bij verordening (EEG) 2919/85.

Artikel 8.2

1. De Rijnvaartverklaring wordt vastgesteld overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 8.1 bij deze regeling.
2. De verklaring bedoeld in artikel 5, tweede lid, van de bijlage bij verordening (EEG) 2919/85 wordt vastgesteld overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 8.2 bij deze regeling.

Artikel 8.3

1. De Minister verstrekt een bewijs van toelating, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, van het besluit, indien wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 4, tweede lid, van de herziene Rijnvaartakte.
2. Het bewijs van toelating wordt vastgesteld overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 8.3 bij deze regeling.

Artikel 8.4

Als geëigend document, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, van het besluit, zijn aangewezen de attesten, bedoeld in artikel 2, derde lid, van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn (PbEG L 373).

Artikel 8.5

De houder van een document van toelating draagt er zorg voor dat dit document op een van de volgende wijzen kan worden gecontroleerd:

- a. aan boord van het binnenschip, waarvoor het document is afgegeven; of
- b. ten kantore van de eigenaar of de exploitant van dat binnenschip.

Hoofdstuk 9. Registratie en statistiek

Artikel 9.1

Het registratienummer, bedoeld in artikel 30 van het besluit, wordt op het binnenschip aangebracht op de plaats en wijze, bedoeld in artikel 2.01, eerste lid, onder a, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 met inachtneming van het bepaalde in artikel 2.01, derde lid, van dat reglement.

Artikel 9.2

Degene die daadwerkelijk en bij voortduring leiding geeft aan de vervoersactiviteit van een onderneming bestaande uit het bedrijfsmatig vervoer van goederen, anders dan bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming, met vaartuigen met een laadvermogen van 50 ton of meer, alsmede de personen bedoeld in artikel 2.5, eerste lid, zijn verstrekken periodiek over één of meer door het Centraal Bureau voor de Statistiek nader vast te stellen tijdvakken en uiterlijk binnen veertien dagen na afloop daarvan aan het Centraal Bureau voor de Statistiek een opgave van:

- a. de datum van het vervoer;
- b. de soorten van vervoer;
- c. de scheepsgegevens;
- d. het land, de regio of het gebied en de plaats van lading en lossing, respectievelijk het land, de regio of het gebied en plaats van vertrek en aankomst bij leegvaart;
- e. de afstand tussen de plaats of plaatsen van lading en de plaats of plaatsen van lossing, respectievelijk de afstand tussen de plaats van vertrek en aankomst bij leegvaart;
- f. het gewicht, uitgedrukt in tonnen, van de vervoerde goederen;
- g. de aard van de vervoerde goederen;
- h. het aantal beladen en lege containers naar grootte;
- i. het identificatienummer, klasse en cijfer van de vervoerde stof in geval van vervoer van gevaarlijke stoffen.

Hoofdstuk 10. Toezicht en handhaving

Artikel 10.1

Als ambtenaren in de zin van artikel 40, eerste lid, onderdeel b, van de wet worden aangewezen de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die belast zijn met toezicht en opsporing.

Artikel 10.2

Als ambtenaren in de zin van artikel 40, tweede lid, van de wet worden aangewezen de ambtenaren van:

- a. Haven Amsterdam;
- b. het directoraat-generaal Rijkswaterstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- c. het Havenbedrijf NV, Divisie Havenmeester, te Rotterdam;
- d. de Arbeidsinspectie.

Artikel 10.3

1. Als ambtenaren in de zin van artikel 40, tweede lid, van de wet worden aangewezen de ambtenaren van de in artikel 10.4 genoemde provincies, gemeenten onderscheidenlijk waterschappen die daartoe door het college van gedeputeerde staten, het college van burgemeester en wethouders onderscheidenlijk het dagelijks bestuur als zodanig zijn aangesteld.
2. Het college van gedeputeerde staten, het college van burgemeester en wethouders onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stelt slechts ambtenaren aan die naar zijn oordeel voldoende bekwaam zijn ter zake van de wet en van toezicht of opsporing.

Artikel 10.4

1. De in artikel 10.3, eerste lid, bedoelde provincies zijn: Fryslân, Groningen en Overijssel.
2. De in artikel 10.3, eerste lid, bedoelde gemeenten zijn: Aalsmeer en Amsterdam.

Hoofdstuk 11. Bestuurlijke boete

Artikel 11.1

De bedragen van de bestuurlijke boete op overtredingen als bedoeld in de artikelen 5, eerste lid, 6, eerste lid en zesde lid, 7, eerste lid, 8, derde lid, 10, tweede lid, 11, 12, 13, vierde lid, 17, vijfde lid, 21, eerste lid, 22, negende lid, 23, eerste lid, 36, vierde lid, 37, tweede lid, 43, tweede lid, en 46, tweede lid, van de wet zijn opgenomen in de tabel in bijlage 11.1 bij deze regeling.

Hoofdstuk 12. Overgangsbepalingen en wijzigingen in andere regelingen

§ 1. Overgangsbepalingen

Artikel 12.1

1. Op binnenschepen die niet onder het toepassingsbereik van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot het vaststellen van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301) vielen, maar wel onder het toepassingsbereik van de richtlijn vallen, is artikel 8, tweede, derde en vierde lid, van richtlijn 2006/87/EG van toepassing.
2. Als tekortkomingen die geen klaarblijkelijk gevaar opleveren als bedoeld in artikel 8, tweede lid, tweede alinea, van richtlijn 2006/87/EG worden in ieder geval de tekortkomingen gerekend die voor binnenschepen als bedoeld in het eerste lid voortvloeien uit de tot het in werking treden van de wet toegepaste overgangsbepalingen van het Binnenschepenbesluit zoals dat op dat moment luidde.
3. In aanvulling op het tweede lid geldt voor bestaande zeilende passagiersschepen dat de tekortkomingen die voortvloeien uit de overgangsbepalingen met betrekking tot de artikelen 9.01 en 9.02 van bijlage VII en de artikelen 9.01 en 9.06 van bijlage III van het Binnenschepenbesluit, zoals dat luidde bij het in werking treden van de wet, tot uiterlijk tien jaar vanaf de datum van het eerste onderzoek na 27 september 2000 zijn toegestaan.

Artikel 12.2

Ten aanzien van een binnenschip waarvan het vlak van de grootste toegelaten diepgang bij de laatste meting is vastgesteld volgens artikel 5 van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978, zoals dit luidde voor de inwerkingtreding van het besluit van 23 maart 1998, houdende wijziging van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978, kan bij hermeting het vlak van de grootste toegelaten diepgang op verzoek van de belanghebbende worden vastgesteld met toepassing van dat artikel, mits het vaartuig sinds de laatste meting geen verbouwing heeft ondergaan die van invloed kan zijn op de vaststelling van dat vlak.

Artikel 12.3

1. Vaarbewijzen, afgegeven overeenkomstig de Regeling vaststelling model klein vaarbewijs onderscheidenlijk de Regeling vaststelling model groot vaarbewijs, blijven geldig met inachtneming van die regelingen, totdat hun geldigheid is verstreken.
2. Klein vaarbewijzen en groot pleziervaarbewijzen, afgegeven krachtens deze regeling vóór 1 januari 2010 blijven geldig totdat hun geldigheid is verstreken.

Artikel 12.4

Ambtenaren die op het moment voor inwerkingtreding van de wet krachtens aanwijzing door de

Minister bevoegd waren tot toezicht op de naleving of tot opsporing van het bepaalde bij of krachtens de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, de Wet vervoer binnenvaart of de Herziene Rijnvaartakte, behouden die bevoegdheid tot 31 december 2009 of zoveel eerder als zij ingevolge hoofdstuk 10 worden aangewezen onderscheidenlijk van hun bevoegdheid tot toezicht of opsporing worden ontheven.

Artikel 12.5

1. De tot 1 juli 2009 door de Stichting Commissie Watersport Opleidingen te Nieuwegein afgegeven diploma's CWO groot motorschip alsook het door Scouting Nederland afgegeven diploma Machtiging voor bootleiding (MBL) M3 gelden als het in artikel 7.8, derde lid, onderdeel a, bedoelde door de Stichting VAMEX afgegeven diploma.
2. Gedurende twee jaar na inwerkingtreding van de wet geldt een krachtens de Binnenschepenwet afgegeven klein vaarbewijs als het in artikel 7.8 bedoelde groot pleziervaarbewijs.
3. Tot en met 30 juni 2011 kan de houder van een groot pleziervaarbewijs I een groot pleziervaarbewijs II verkrijgen, indien hij binnen die periode het examen voor het klein vaarbewijs II heeft behaald.

§ 2. Wijzigingen in andere regelingen

Artikel 12.6

[Wijzigt de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen.]

Artikel 12.7

[Wijzigt de Regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen.]

Artikel 12.8

[Wijzigt de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen.]

Artikel 12.9

[Wijzigt de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer.]

Artikel 12.10

[Wijzigt de Regeling aanwijzing wetgeving ex art. 4:2, tweede lid, Besluit politiegegevens.]

Artikel 12.11

[Wijzigt de Regeling tarieven scheepvaart 2005.]

Hoofdstuk 13. Slotbepalingen

Artikel 13.1

Deze regeling treedt gelijktijdig in werking met de Binnenvaartwet.

Artikel 13.2

Deze regeling wordt aangehaald als: Binnenvaartregeling.

Deze regeling zal in een bijlage bij de Staatscourant worden geplaatst. Van deze plaatsing zal mededeling worden gedaan in de Staatscourant.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa

Bijlage 1.1. : Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 als bedoeld in artikel 1.6, eerste lid

Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

Bijlage 1.2. : Patentreglement Rijn als bedoeld in artikel 1.9

Patentreglement Rijn

Bijlage 1.3. : Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen (RVP) als bedoeld in artikel 1.13

Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen

Bijlage 1.4. : Voorschriften met betrekking tot typegoedkeuring en installatie tachografen Rijnvaart als bedoeld in artikel 1.8

§ 1. Typegoedkeuring

Artikel 1

1. De Dienst Wegverkeer beslist op een verzoek om typegoedkeuring van een tachograaf.
2. De Dienst Wegverkeer brengt de goedgekeurde typen tachografen onmiddellijk ter kennis van het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Artikel 2

De typegoedkeuring kan worden verleend indien de tachograaf voldoet aan de voorschriften van de bijlage H, onderdeel A, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Artikel 3

De tachograaf wordt zodanig op het schip geïnstalleerd, dat alle met de tachograaf verband houdende bestanddelen deugdelijk tegen beschadiging zijn beschermd.

Artikel 4

1. De Dienst Wegverkeer beslist op een verzoek om:
 - a. erkenning als installateur van tachografen;
 - b. erkenning als reparateur van tachografen.
2. Een verzoek om erkenning wordt ingediend bij de Dienst Wegverkeer, Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer.

Artikel 5

1. Een erkenning wordt verleend aan in Nederland gevestigde fabrikanten of importeurs van tachografen.
2. Als importeur wordt aangemerkt de door de fabrikant van tachografen contractueel erkende importeur.

Artikel 6

De Dienst Wegverkeer kan een erkenning als installateur of reparateur intrekken als aan de voorschriften in deze regeling of in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 niet wordt voldaan.

Artikel 7

1. Een aan een fabrikant of importeur van tachografen verleende erkenning als installateur of reparateur van tachografen geldt tevens voor de door hem op verzoek gemachtigde installateurs en reparateurs.
2. Een machtiging mag eerst worden verleend als door deze installateurs en reparateurs wordt voldaan aan de voorschriften bedoeld in artikel 9.

Artikel 8

1. De machtiging wordt door de erkende fabrikant of importeur ingetrokken indien blijkt dat aan de voorschriften bedoeld in artikel 9 niet wordt voldaan of de voorschriften bedoeld in artikel 3, dan wel de verplichting opgenomen in artikel 11 niet wordt nageleefd.
2. Bij intrekking van de machtiging doet de fabrikant of importeur van tachografen daarvan onmiddellijk mededeling aan de Dienst Wegverkeer.

Artikel 9

1. De installatie, het onderzoek of de reparatie van tachografen mag slechts geschieden door installateurs respectievelijk reparateurs die zijn voorzien van:
 - a. een verzegelinrichting voorzien van een verzegelnummer;
 - b. door de fabrikant of importeur van tachografen voorgeschreven gereedschap en testapparatuur.
2. Het voor de installatie, het onderzoek of de reparatie van de tachograaf aangewezen personeel dient met goed gevolg een door de fabrikant of importeur van tachografen georganiseerde cursus te hebben gevolgd inzake constructie, functioneren, installatie, onderzoek en reparatie van tachografen.
3. Het personeel volgt vervolgens ten minste eenmaal in de drie jaren een herhalingscursus.
4. Een door de fabrikant of importeur afgegeven bewijs van deelname aan de cursus is in het bedrijf bij de installateur respectievelijk reparateur aanwezig.

Artikel 10

De fabrikant of importeur van tachografen die in het bezit is van een erkenning als installateur of reparateur van tachografen is verplicht zorg te dragen dat:

- a. aan de hem gemachtigde installateurs en reparateurs een verzegelnummer wordt toegekend;
- b. aan de Dienst Wegverkeer een opgave wordt verstrekt van de door hem gemachtigde installateurs en reparateurs alsmede van het door hem gebezigde verzegelnummer of de door hem aan de gemachtigde installateurs en reparateurs toegekende verzegelnummers;
- c. aan de minister van de door hem aangebrachte wijzigingen van het bepaalde in onderdeel *b* onmiddellijk mededeling wordt gedaan;
- d. de door hem gemachtigde installateurs en reparateurs in het bezit zijn van:
 1. de voorschriften bedoeld in artikel 3,
 2. door hem uitgevaardigde technische instructies, werkaanwijzingen en mededelingen;en
- e. door hem wordt toegezien op de naleving van de voorschriften door de door hem gemachtigde installateurs en reparateurs.

Artikel 11

Van de verklaring bedoeld in de bijlage H, onderdeel B, punt 6, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 bewaart de installateur een afschrift gedurende zeven jaren na dagtekening

daarvan.

Bijlage 1.5 [Vervallen per 01-01-2010]

Bijlage 1.6 [Vervallen per 01-01-2010]

Bijlage 1.7 [Vervallen per 01-01-2010]

Bijlage 1.8 [Vervallen per 01-01-2010]

Bijlage 2.1. : Model bewijsstuk historische vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 2.4, tweede lid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat Inspectie Verkeer en Waterstaat	Bewijsstuk vakbekwaamheid
Door mij is geconstateerd dat	
..... Op grond hiervan voldoet	
..... Plaats en datum van afgifte	
De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, namens deze,	

Bijlage 3.1. : Aanvullende voorschriften voor passagierschepen op zone 2 als bedoeld in artikel 3.3

Artikel 1

Het vrijboord bedraagt ten minste 0,40 m.

Artikel 2

De veiligheidsafstand bedraagt ten minste:

- a. voor schepen die geen schottendek hebben, tot het laagste punt van het boord 80 cm.;
- b. tot niet waterdicht afsluitbare openingen 60 cm.;
- c. tot onderzijde van poorten en ramen, die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend 30 cm.

Artikel 3

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

$$M_w = p_w \cdot F \cdot (h_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

p_w : Specifieke winddruk van $0,20 \text{ kN/m}^2$.

F : het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m^2 ;

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

Naast de in bijlage II van richtlijn nr. 2006/87/EG voorgeschreven uitrusting hebben schepen in zone 2 de volgende uitrusting aan boord:

- 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 radio-ontvanger waarmee de weerberichten kunnen worden ontvangen.

Artikel 5

Er is een radiotelefonie-installatie aanwezig waardoor gesprekken in het openbare verkeer mogelijk zijn.

Artikel 6

Op geen enkele plaats van de scheepshuid is de volgens artikel 15.02, eerste lid, onderdelen a of b, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG berekende waarde minder dan 4 mm .

Artikel 7

Passagiersschepen die op de zone 2 varen zijn voorzien van een aantekening in het certificaat van onderzoek waaruit blijkt dat zij voldoen aan de aanvullende voorschriften in deze bijlage.

Artikel 8

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.2. : Technische eisen voor amsterdamse dekschuiten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel a

Artikel 1

Deze bijlage is van toepassing in het havengebied van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen, met inbegrip van het Noordzeekanaal, de Zaan, de Knollendammervaart en het Noordhollandsch Kanaal vanaf het IJ tot de kruising met de Knollendammervaart, met dien verstande dat de grenzen van dit gebied aan oostelijke zijde gevormd worden door de Oranjesluizen, aan de westelijke zijde door de sluis van IJmuiden en op het Amsterdam-Rijnkanaal door de monding van het Lozingskanaal.

Artikel 2

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen Amsterdamse dekschuiten aan bijlage II van richtlijn 2006/87/EG met uitzondering van de artikelen 8.08, 10.01, 10.02, 10.04, 10.05, eerste lid en 11.02, tweede en vierde lid.

Artikel 3

De buitenzijde van het dek van een Amsterdamse dekschuit is voorzien van een voetlijst van tenminste 0,03 m hoogte en een reling van ten minste 0,90 m hoogte. De reling mag wegneembaar zijn.

Artikel 4

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.3. : Technische eisen voor rondvaartboten van het amsterdams grachtentype als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel b

Artikel 1

In deze bijlage wordt verstaan onder:

CNG: aardgas;

CNG-installatie: het geheel van gemonteerde onderdelen dat het mogelijk maakt om als brandstof voor de voortstuwingsmotor gebruik te maken van CNG;

ECE-Reglement nr. 67: de publicatie 'Uniform provisions concerning the approval of specific equipment of motorvehicles using liquefied petroleumgases in their propulsion system', vastgesteld door de Economic Commission for Europe en uitgegeven door de Verenigde Naties;

ISO 2604-2: de publicatie 'Steel products for pressure purposes; Quality requirements Part 2: Wrought seamless tubes', uitgegeven door de International Organization for Standardization;

NEN-EN 10204: de publicatie 'Metallic products; Types of inspection documents', uitgegeven door het Nederlands Normalisatie instituut.

Artikel 2. Toepassing van de richtlijn

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype aan bijlage II van richtlijn 2006/87/EG met uitzondering van de artikelen 3.03, eerste lid, 7.02, 8.01, derde lid, voor zover van toepassing op de hoofdmotor, 10.01, 10.02, eerste lid, onder d, en tweede lid, onder, c, d, e, g en h, 10.03, eerste lid, 10.05, eerste lid, 11.04, 11.02, tweede lid en vierde lid, betreffende hekwerk of verschansing, 15.05, 15.06, vierde lid, zesde lid onder f, elfde lid en zeventiende lid, 15.09, 15.11, zeventiende lid, 15.12, tweede tot en met negende lid, 15.12, eerste lid, 15.10, derde en zesde lid, en 15.13.

Artikel 3. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld dat aan de voorschriften met betrekking tot de stabiliteit en het vrijboord wordt voldaan.
2. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers is niet groter dan het aantal voor passagiers beschikbare zitplaatsen.
3. Voor de zitplaatsen wordt gerekend met een breedte van ten minste 0,45 m per persoon. De onderlinge vrije afstand tussen banken of zitplaatsen bedraagt ten minste 0,30 m.

Artikel 4. Beveiliging van passagiers

Indien passagiers plaats kunnen nemen in een open kuip of op een open dek, worden de vaste verschansingen of relingen ten minste 0,20 m binnen de buitenzijde van het schip, berghouten daarbij

inbegrepen, geplaatst.

Artikel 5. Toegangen, uitgangen en verbindingswegen

1. De vrije doorgang van de toegangen bedraagt minimaal 0,80 m. De vrije breedte van het gangpad tussen de stoelen bedraagt op een hoogte van 0,90 m en meer boven de vloer ten minste 0,70 m. Tot een hoogte van 0,90 m boven de vloer bedraagt deze breedte nergens minder dan 0,60 m.
2. In het achterschip is een nooduitgang met een vrije doorgang van ten minste 0,80 m aangebracht. De nooduitgang mag worden vervangen door ten minste twee uitwerpbare noodluiken in het dak, die elk een vrije opening van ten minste 0,36 m² hebben. Daarbij bedraagt de kleinste afmeting niet minder dan 0,50 m.
3. Indien een passagiersaccommodatie door middel van waterdichte schotten en waterdichte deuren van beperkte hoogte wordt onderverdeeld in waterdichte compartimenten kunnen deze compartimenten veilig worden verlaten. Daarbij mag de vluchtweg vanuit het ene via een ander compartiment lopen.

Artikel 6. Ramen

De constructie van de ramen is van voldoende sterkte, afhankelijk van de hoogte boven de geladen lastlijn en van de zone van het vaarwater.

Artikel 7. Reddingboeien

Per elk toegestaan aantal van 25 passagiers, alsmede voor het aantal dat daarboven resteert, is ten minste een reddingboei aanwezig. Het aantal reddingboeien behoeft echter niet meer dan vier te bedragen.

Artikel 8. Brandbestrijdingsmiddelen

1. Er zijn ten minste twee draagbare blustoestellen aanwezig. Deze zijn in de nabijheid van de stuurstand opgesteld.
2. Indien de rondvaartboot is voorzien van een CNG-installatie is de ruimte waarin de voortstuwingsmotor is geplaatst voorzien van een vast opgestelde brandblusinstallatie.

Artikel 9. Ankergerie

Bij gebruik op de binnenwateren van zone 3 zijn de schepen voorzien van een anker met een gewicht van ten minste 50 kg en een ankerketting of ankerdraad met een lengte van ten minste 30 m. Het ankergewicht mag worden verminderd bij toepassing van bijzondere ankertypen met verhoogde houdkracht.

Artikel 10. Schotten

1. De volgende waterdichte schotten, die reiken tot de bovenkant van het scheepsboord zijn aangebracht:
 - a. een aanvaringsschot, gelegen op ten minste 0,10 m en ten hoogste 0,60 m achter de voorloodlijn;
 - b. een schot tussen de machinekamer en de passagiersruimte;
 - c. een achterpiekschot op een redelijke afstand van de achtersteven. Op schepen met een lengte van 25 m of minder mag het achterpiekschot achterwege worden gelaten.
2. Indien de rondvaartboot is voorzien van een CNG-installatie zijn doorvoeringen door schotten gasdicht.
Doorvoeringen door het machinekamerschot zijn tevens brandwerend.

Artikel 11. Buitenboordaansluitingen

Buitenboordaansluitingen zijn direct op de huid voorzien van een afsluiter. Dit geldt niet voor toiletten die zijn voorzien van een metalen pot, gemonteerd op een dikwandige stalen pijp, zodanig dat de bovenrand van de pot een veiligheidsafstand van ten minste 0,40 m heeft.

Artikel 12. Voortstuwingsinstallaties

1. Het vermogen van de voortstuwingsinstallatie is zodanig, dat het volbeladen schip bij vol vermogen varende, tot stilstand kan komen in een vaarweg van ten hoogste twee maal de lengte van het schip.
2. Vanaf de stuurstand moet afgelezen kunnen worden:
 - a. de temperatuur van het koelwater en de druk van de smeerolie van voortstuwingsmotoren en
 - b. het toerental van voortstuwingsmotoren of schroefassen.
3. Indien de voortstuwingsmotor gebruik maakt van brandstof met een vlampunt beneden 55 °C:
 - a. wordt CNG gebruikt als brandstof; en
 - b. wordt de voortstuwingsmotor voorzien van brandstof door middel van een CNG-installatie.
4. Indien een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype tijdens de bouw voorzien wordt van een CNG-installatie, zijn de constructietekeningen voor de aanvang van de bouw goedgekeurd door de minister.
5. Indien een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype voorzien wordt van een CNG-installatie zijn de constructietekeningen van de CNG-installatie zelf en de constructietekeningen voor de inbouw daarvan, voor aanvang van de inbouw, goedgekeurd door de minister.
6. De goedkeuring, bedoeld in het vierde en vijfde lid, wordt verleend indien naar het redelijk oordeel van de minister de veiligheid van de rondvaartboot en de opvarenden, voor zover deze verband houdt met de constructie en wijze van inbouw van de CNG-installatie, voldoende gewaarborgd zal zijn.

Artikel 13. Onderdelen van de CNG-installatie

1. De CNG-installatie bevat uitsluitend de onderdelen, bedoeld in dit artikel.
2. De CNG-installatie bestaat ten minste uit de volgende onderdelen:
 - a. een CNG-tank;
 - b. een overdrukbeveiliging ten behoeve van de CNG-tank;
 - c. een automatische tankafsluiter;
 - d. een manometer;
 - e. een warmtewisselaar en drukregelaar, eventueel gecombineerd;
 - f. een automatische afsluitklep;
 - g. een vulaansluiting;
 - h. een terugslagklep in de vulleiding;
 - i. gasleidingen;
 - j. een inspuitstuk of gasmengstuk; en
 - k. gasvoerende verbindingen tussen de onderdelen van de CNG-installatie.
3. De volgende onderdelen kunnen deel uitmaken van de CNG-installatie:
 - a. een handafsluiter;
 - b. gaslangen;
 - c. een gasregeleenheid;
 - d. een CNG-filtereenheid;
 - e. een druk- of temperatuursensor; of
 - f. elektrische voorzieningen.
4. In het gedeelte van de CNG-installatie waar de druk lager is dan 50 kPa kunnen extra onderdelen ten behoeve van het goed functioneren van de motor worden aangebracht.

Artikel 14. Eisen aan de toelating van onderdelen voor de CNG-installatie

1. De onderdelen, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder a tot en met h, en derde lid, onder a en e, voldoen aan de voor de desbetreffende onderdelen vastgestelde normen van het op het moment van installatie geldende ECE-Reglement Nr. 67.
2. De onderdelen, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder i en j, en derde lid, onder b, c en d, voldoen aan de voor de desbetreffende onderdelen vastgestelde normen van het op het moment van installatie geldende ECE-Reglement Nr. 67, voor zover deze onderdelen gebruikt worden in een gedeelte van de CNG-installatie waar de druk hoger kan zijn dan 50 Kpa.
3. Onderdelen waarvoor in het op het moment van installatie geldende ECE-Reglement Nr. 67 geen normen zijn opgenomen en die gebruikt worden in een gedeelte van de CNG-installatie

- waar de druk hoger kan zijn dan 50 Kpa zijn goedgekeurd door de minister.
4. De onderdelen, bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn voorzien van een geldig goedkeuringsmerk ECE-Reglement Nr. 67, tenzij dit als gevolg van aard of functie van het onderdeel niet mogelijk is.
 5. Een onderdeel als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt vermeld op een aan boord aanwezige lijst, onder vermelding van de gegevens van het goedkeuringsmerk, genoemd in het vierde lid.
 6. Een onderdeel als bedoeld in het derde lid wordt vermeld op een aan boord aanwezige lijst, onder vermelding van de merknaam en de typeaanduiding en voorzien van een stempel ten teken van de goedkeuring, bedoeld in het derde lid.

Artikel 15. Drukbestendigheid

De onderdelen van de CNG-installatie zijn bestand tegen de hoogste druk die onder normale bedrijfsomstandigheden kan optreden in het gedeelte van de CNG-installatie waar een onderdeel is aangebracht.

Artikel 16. Combinaties van onderdelen

1. De functies van de onderdelen, bedoeld in artikel 14, eerste, tweede en derde lid, worden niet in één onderdeel gecombineerd.
2. In afwijking van het eerste lid, kunnen de functies van de volgende onderdelen in één onderdeel worden gecombineerd:
 - a. de overdrukbeveiliging ten behoeve van de CNG-tank, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder b, met de automatische tankafsluiter, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder c;
 - b. de warmtewisselaar en drukregelaar, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder e, met de automatische afsluitklep, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder f;
 - c. de CNG-filtereenheid, genoemd in artikel 13, derde lid, onder d, met de onderdelen, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder c, d, e, f, g en j, alsmede met de onderdelen, genoemd in artikel 13, derde lid, onder a, c, en e;
 - d. de druk- of temperatuursensor, genoemd in artikel 13, derde lid, onder e, met de onderdelen, genoemd in artikel 13, tweede lid, onder c, d, e, f, g, en j, alsmede met de onderdelen, genoemd in artikel 13, derde lid, onder a, c, en d.

Artikel 17. Constructie

1. De levering van de onderdelen van de CNG-installatie en de inbouw daarvan geschieden door dezelfde leverancier.
2. De inbouw geschiedt in overeenstemming met de constructietekeningen, genoemd in artikel 12, vierde of vijfde lid.
3. De onderdelen van de CNG-installatie zijn deugdelijk bevestigd.
4. De CNG-installatie vertoont geen lekkage.
5. De CNG-installatie is zodanig ingebouwd dat de bescherming tegen beschadiging optimaal is.
6. Geen deel van de CNG-installatie bevindt zich binnen een afstand van 0,1 meter van een uitlaat of vergelijkbare hittebron, tenzij het deel door middel van een schild afdoende tegen de hitte is beschermd.
7. Op de CNG-installatie wordt niets aangesloten dat geen verband heeft met het goed en veilig functioneren van de voortstuwingsmotor.
8. De onderdelen, genoemd in artikel 14, zijn zodanig ingebouwd dat controle eenvoudig is en de goedkeuringsmerken leesbaar zijn.

Artikel 18. Bijzondere constructie-eisen

1. Indien door het falen van een onderdeel van de CNG-installatie een ander onderdeel van de CNG-installatie boven de ontwerpdruk kan worden belast, is een drukbeveiliging aangebracht die de gastoevoer naar het als gevolg van het falen te hoog belaste deel in voorkomende gevallen automatisch afsluit. De afsluiter bevindt zich in een gedeelte van de installatie dat niet door een te hoge druk kan worden belast.
2. Een automatische afsluitklep sluit de brandstoftoevoer af, tenzij de motor draait of gestart wordt.

3. Een automatische afsluitklep sluit de brandstoftoevoer af, indien de gasdruk voor de motor te hoog wordt. De gasdruk wordt bewaakt door middel van een drukschakelaar of een instrument met dezelfde werking. De afstelling is zodanig dat de gasdruk veilig is, maar voldoende hoog om de motor het gas stabiel en nagenoeg volledig te laten verbranden.

Artikel 19. Cng-tanks

1. CNG-tanks bevinden zich niet in de motorkamer.
2. Aansluitingen op CNG-tanks bevinden zich in de ruimte waarin de CNG-tanks zijn geplaatst.
3. De ruimte waarin de CNG-tanks zijn geplaatst wordt voldoende geventileerd. De luchtinlaat bevindt zich aan de ene zijde bovenin de ruimte. Het afzuigkanaal bevindt zich op niet meer dan 50 mm van de bodem, diagonaal tegenover de luchtinlaat aan de andere zijde van de ruimte.
4. De ventilatieopeningen in de ruimte waarin de CNG-tanks zijn geplaatst, zijn voorzien van door de minister goedgekeurde vlamkerende roosters.
5. De capaciteit van de ventilatie is voldoende om de lucht in de ruimte tenminste 20 keer per uur volledig te verversen.
6. Het ventilatiesysteem is zodanig uitgevoerd dat vonkvorming en elektrostatische oplading zijn uitgesloten.
7. Ventilatieopeningen aan de buitenzijde van de rondvaartboot ten behoeve van de luchtinlaat bevinden zich aan de bovenzijde van de opbouw.
8. De capaciteit van de CNG-tanks is niet groter dan vereist voor één dagreis.
9. De hoofdkranen van de CNG-tanks kunnen vanuit de stuurstand worden gesloten.
10. CNG-tanks zijn goedgekeurd bij de meest recente periodieke keuring, bedoeld in artikel 32, derde lid.

Artikel 20. Overdrukbeveiliging CNG-tank

1. De overdrukbeveiliging is in de CNG-tank of in een appendage op de tank aangebracht.
2. De werking van de appendage belemmert het functioneren van de overdrukbeveiliging niet.
3. Eventuele overdruk wordt direct naar buiten afgevoerd en niet op een lager punt dan aan de bovenzijde van de opbouw afgeblazen.

Artikel 21. Automatische tankafsluiter

1. De automatische tankafsluiter is op de CNG-tank aangebracht.
2. De automatische tankafsluiter is uitgevoerd:
 - a. als één component waarin een automatische afsluitklep en een handbediende afsluitklep is ondergebracht, zonodig tevens voorzien van een overdrukbeveiliging; of
 - b. als een samenstel van twee componenten bestaande uit een handbediende tankafsluiter, al dan niet voorzien van een overdrukbeveiliging, en een automatische afsluitklep, waarbij de handafsluiter direct na de CNG-tank en de automatische afsluitklep direct op de handafsluiter is aangebracht.

Artikel 22. Automatische afsluitklep

1. In de gasleiding van de CNG-tank naar de drukregelaar is zo dicht mogelijk bij de drukregelaar een automatische afsluitklep aangebracht.
2. Indien meerdere drukregelaars zijn aangebracht kan de automatische afsluitklep voor de laatste drukregelaar zijn geplaatst.

Artikel 23. Cng-motorkamer

Artikel 19, derde tot en met zevende lid, is van overeenkomstige toepassing op de ruimte waarin de voortstuwingsmotor van een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype, voorzien van een CNG-installatie, is geplaatst.

Artikel 24. Gasdetectie

1. In ruimten waar lekkage van CNG kan ontstaan is een gasdetectie-installatie aangebracht.

2. De gasdetectie-installatie geeft optisch en akoestisch alarm nabij de stuurstand indien de hoeveelheid CNG in de ruimte 10% van de onderste explosiegrens bereikt.
3. De gasdetectie-installatie is uiterlijk zes maanden geleden gecontroleerd op correcte werking en in orde bevonden.

Artikel 25. Gastoevoerleiding

1. In het gedeelte van de gastoevoerleiding van de CNG-tanks naar de motor, dat is aangebracht onder het passagiersverblijf, bevinden zich geen flenzen of koppelingen.
2. Het gedeelte van de gastoevoerleiding van de CNG-tanks naar de motor dat is aangebracht onder het passagiersverblijf bevindt zich in een voldoende geventileerde mantelpijp.

Artikel 26. Manometer

1. De manometer is aangebracht in het gedeelte van de CNG-installatie waar de ongeregelde tankdruk kan worden gemeten.
2. De manometer is eenvoudig afleesbaar.

Artikel 27. Vulaansluiting

De vulaansluiting van een CNG-tank:

- a. bevindt zich aan dek in de buitenlucht; en
- b. is beschermd tegen vuil en water.

Artikel 28. Gasleidingen- en slangen

1. Een gasleiding voor CNG waarin de druk hoger kan zijn dan 2500 Kpa:
 - a. heeft een buitendiameter van niet meer dan 12 mm;
 - b. is van naadloos roestvast staal; en
 - c. voldoet aan de op het moment van installatie voor dergelijke gasleidingen geldende normen van ISO 2604-2.
2. Een gasleiding voor CNG waarin de druk hoger kan zijn dan 50 Kpa:
 - a. is van naadloos roestvast staal of naadloos koper;
 - b. heeft een buitendiameter van niet meer dan 12 mm; en
 - c. heeft een wanddikte van tenminste 0,8 mm.
3. Ten aanzien van een roestvaststalen gasleiding als bedoeld in het eerste lid is voorzien in een inspectiecertificaat volgens de op het moment van afgifte van het certificaat geldende normen van NEN-EN 10204 – 3.1.B, of een gelijkwaardig testrapport.
4. Indien het gebruik van gasleidingen om constructietechnische redenen niet goed mogelijk is, is het toegestaan over korte afstanden gebruik te maken van door de minister goedgekeurde gasslangen.
5. Gasslangen zijn niet langer dan één jaar geleden geproduceerd. Indien alleen het productiejaar is vermeld, geldt 31 december van dat jaar als productiedatum.

Artikel 29. Bevestiging gasleidingen en gasslangen voor CNG

1. Gasleidingen voor CNG worden niet bevestigd met aluminium bevestigingsmiddelen of door middel van lassen of solderen.
2. Gasleidingen zijn niet onderhevig aan spanning of trillingen anders dan die van het binnenschip zelf.
3. Gasslangen zijn niet onderhevig aan spanningen.
4. Roestvaststalen gasleidingen worden vast ingebouwd met tenminste iedere 0.60 m een bevestigingspunt.
5. Koperen gasleidingen worden vast ingebouwd met tenminste iedere 0.40 m een bevestigingspunt.
6. Op bevestigingspunten is de gasleiding voorzien van beschermend materiaal.

Artikel 30. Gasvoerende verbindingen

1. Gasvoerende soldeerverbindingen en gasvoerende snijringverbindingen in gasleidingen voor CNG zijn niet toegestaan.
2. Roestvaststalen gasleidingen worden verbonden door middel van roestvaststalen fittingen.
3. Lasverbindingen tussen roestvaststalen gasleidingen zijn toegestaan indien uit röntgenonderzoek gebleken is dat de verbindingen veilig zijn, blijkens een daarvan getuigend certificaat afgegeven door een daartoe door de minister erkende instantie.
4. Koperen gasleidingen worden verbonden door middel van een fitting van corrosiebestendig metaal.
5. Verdeelblokken zijn van corrosiebestendig metaal.
6. Stalen gasleidingen worden aangesloten door middel van daartoe geschikte knelringverbindingen.
7. Koperen gasleidingen worden aangesloten door middel van daartoe geschikte dubbelconische ringen of dubbele flenzen.
8. Het aantal verbindingen is zo klein mogelijk.
9. De verbindingen zijn op een voor controle toegankelijke plaats aangebracht.

Artikel 31. Handafsluiters

1. De CNG-installatie heeft ten hoogste twee handafsluiters.
2. Een handafsluiter dient als:
 - a. extra veiligheidsafsluiter; of
 - b. testafsluiter.
3. De handafsluiter, genoemd in het tweede lid, onder a, is gemonteerd voor de automatische afsluitklep.
4. De handafsluiter, genoemd in het tweede lid, onder b, is voldoende beveiligd tegen gebruik door onbevoegden.

Artikel 32. Onderhoud

1. Het onderhoud van de CNG-installatie geschiedt conform een met de fabrikant of de leverancier van de CNG-installatie overeengekomen onderhoudsprogramma.
2. Het onderhoudsprogramma voorziet tenminste in een regelmatige controle van de CNG-installatie.
3. Het onderhoudsprogramma voorziet in een periodieke keuring van de CNG-tanks en vermeldt de daarbij toe te passen testmethode en de afkeuringscriteria.
4. Een kopie van de beschrijving van het onderhoudsprogramma wordt binnen drie maanden na ingebruikname van de CNG-installatie toegezonden aan de minister.
5. De minister kan het onderhoudsprogramma aanpassen voor zover uitvoering van het onderhoudsprogramma de veiligheid van het gebruik van de CNG-installatie naar zijn redelijk oordeel onvoldoende waarborgt.
6. De resultaten van een controle als bedoeld in het tweede lid en de resultaten van een periodieke keuring als bedoeld in het derde lid worden aangetekend bij de beschrijving van het onderhoudsprogramma, onder vermelding van de datum waarop de controle of de keuring is gehouden of geëindigd en de naam van degene onder wiens verantwoordelijkheid de controle of de keuring heeft plaatsgevonden. Deze ondertekent de aantekening.
7. Indien een CNG-tank geheel of gedeeltelijk wordt afgekeurd stelt de eigenaar de minister hiervan onverwijld op de hoogte.
8. De beschrijving van het onderhoudsprogramma bevindt zich aan boord.

Artikel 33. Vrij uitzicht vanuit de stuurstand

1. Het uitzicht vanuit de stuurstand is in alle richtingen voldoende vrij.
2. Het uitzicht naar achter kan met behulp van betrouwbare optische hulpmiddelen mogelijk worden gemaakt.

Artikel 34. Lensinrichting

Voor de dompelpomp is een capaciteit van 3000 l/uur voldoende.

Artikel 35. Overgangsbepalingen

1. De artikelen 6, 9, 10, eerste lid, 11 en 12, eerste en tweede lid, van deze bijlage zijn niet van toepassing bij het onderzoek van rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de bouw gelegen is voor 22 december 1990, mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het redelijk oordeel van de minister voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van de minister in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.
2. Indien op rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de bouw gelegen is voor 22 december 1990 niet aan de regelen van artikel 5 wordt voldaan, kan de minister het maximaal toegestane aantal passagiers op het schip ofwel in de betrokken ruimte beperken.
3. De artikelen 12, vierde en zesde lid, 17, eerste en tweede lid, en 32 derde lid, zijn niet van toepassing op rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de bouw gelegen is voor 1 juli 1996.
4. De artikelen 12, vijfde en zesde lid, 17, eerste en tweede lid, en 32, derde lid, zijn niet van toepassing op rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de inbouw van de CNG-installatie gelegen is voor 1 juli 1996.

Artikel 36. Wederzijdse erkenning

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.4. : Technische eisen voor open rondvaartboten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel c

Artikel 1

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen open rondvaartboten aan bijlage II van richtlijn 2006/87/EG met uitzondering van de artikelen 3.03, eerste tot en met vijfde lid, 3.04, tweede tot en met zevende lid, 8.04, voor zover het open rondvaartboten met buitenboordmotoren betreft, 8.05, eerste en dertiende lid, 8.08, 10.01, 10.02, 10.03, eerste lid, 10.05, eerste en tweede lid, 11.08, 11.04, 11.02, tweede en vierde lid, 15.05 richtlijn, 15.06, eerste lid, onder b, vierde lid, zesde lid, onder f, elfde lid en zeventiende lid, 15.09, 15.10, tweede tot en met zevende lid richtlijn, 15.11, zeventiende lid, en 15.12.

Artikel 2. Schotten

1. Open rondvaartboten met een lengte van meer dan 10 meter op de lengtewaterlijn, zijn voorzien van een waterdicht aanvaringsschot, gelegen op ten minste 0,10 m en ten hoogste 0,60 m achter de voorloodlijn. Het schip is voor dit aanvaringsschot met een waterdicht dek afgesloten.
2. Voor houten open rondvaartboten die worden gebruikt voor de vaart op de binnenwateren van de zone 4 kan worden afgeweken van hetgeen in het eerste lid is bepaald.
3. Op open rondvaartboten met een vast in het schip opgestelde voortstuwingsmotor is deze motor geheel door een brandvertragende omkasting omsloten.

Artikel 3. Stabiliteit

1. Voor open rondvaartboten bij gebruik op de binnenwateren van zone 3 kan de minister bepalen dat zij na vollopen voldoende reservedrijfvermogen bezitten. Dit reservedrijfvermogen wordt voldoende geacht indien het schip in volgelopen toestand nog een vrijboord van ten minste 0,05 m heeft.
2. Voor open rondvaartboten, welke met uitzondering van de gangpaden geheel zijn voorzien van vast opgestelde zitbanken, kunnen bij gebruik op bepaalde binnenwateren van de zone 4, de volgende ontheffingen van de voorschriften van 15.03 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG worden verleend:
 - a. de invloed van een winddruk en van een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roer geven hoeft niet in rekening te worden gebracht;

- b. voor dwarsscheepse verplaatsing van de helft van het toegestane aantal personen kan worden uitgegaan van het plaatsen van een vierde deel van het toegestane aantal personen aan een uiterste scheepszijde en een vierde deel van het toegestane aantal personen op het midden van het schip. Daarbij kunnen een geringer resterend vrijboord en een geringere resterende veiligheidsafstand worden toegestaan.

Artikel 4. Veiligheidsafstand

Voor open rondvaartboten kan ontheffing van artikel 15.04, eerste lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG worden verleend.

Artikel 5. Ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld dat aan de voorschriften met betrekking tot de stabiliteit en het vrijboord wordt voldaan.
2. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers is niet groter dan het aantal voor passagiers beschikbare plaatsen.
3. Voor de zitplaatsen wordt gerekend met een breedte van tenminste 0,40 m per persoon.

Artikel 6. Beveiliging tegen vallen

Op open rondvaartboten wordt bij gebruik op binnenwateren van de zone 4 de voor passagiers bestemde, niet afgesloten gedeelten van dekken, welke geheel bezet zijn met dwarsscheeps geplaatste vast opgestelde zitbanken, voorzien van vaste verschansingen of relingen met een hoogte van tenminste 0,30 m, gemeten boven de zitting van de bank.

Artikel 7. Uitgangen

1. Op open rondvaartboten met een opbouw is een vrij middenpad over de gehele lengte van het voor passagiers bestemde gedeelte aanwezig. Dit middenpad heeft een breedte van ten minste 0,45 m.
2. Op open rondvaartboten met een opbouw is zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van het voor passagiers bestemde gedeelte een uitgang met een vrije breedte van ten minste 0,50 m aanwezig. Eén van de uitgangen mag zijn vervangen door twee nooduitgangen, ieder met een vrije doorgang van ten minste 0,60 m breedte en ten minste 0,80 m hoogte.
3. Het aan en van boord gaan van de passagiers geschiedt op veilige wijze. Zo nodig zijn handgrepen en traptreden aangebracht.

Artikel 8. Motorinstallatie

1. Op open rondvaartboten mag voor buitenboordmotoren brandstof met een vlammpunt van 55 °C of lager worden gebruikt.
2. In het geval, bedoeld in het eerste lid, mag de brandstoftank geen grotere inhoud dan 25 liter hebben. De tank bevindt zich buiten het voor passagiers bestemde gedeelte.
3. Bij een elektrisch gedreven voortstuwing zijn de accubatterijen aan de bovenzijde zodanig afgedekt, dat zij beschermd zijn tegen aanraking, vallende voorwerpen en druiptwater.

Artikel 9. Lensinrichting

1. Op open rondvaartboten met een lengte van 7 meter of minder op de lengtewaterlijn zijn ten minste twee geschikte hoosvaten aanwezig.
2. Open rondvaartboten met een lengte van meer dan 7 meter op de lengtewaterlijn zijn van een handlenspomp voorzien. Bij een lengte van 12 meter of minder op de lengtewaterlijn is de diameter van de aansluiting tenminste 38 mm en bij een lengte boven 12 meter tenminste 50 mm.

Artikel 10. Ankergerie

Open rondvaartboten zijn bij gebruik op de binnenwateren van zone 3 van een anker met ankertros van voldoende lengte voor het betrokken vaarwater voorzien. Het gewicht van dit anker bedraagt ten

minste 25 kg.

Artikel 11. Reddingmiddelen

1. Bij een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van 25 of minder is ten minste één reddingboei en bij een aantal van meer dan 25 zijn ten minste twee reddingboeien aanwezig. De reddingboeien zijn van een lijn met een lengte van ten minste 20 m voorzien en zodanig opgeborgen, dat zij voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.
2. Voor alle passagiers zijn individuele of collectieve reddingmiddelen aan boord. Drijvende zitkussens worden als reddingmiddel beschouwd indien zij:
 - a. een draagvermogen in zoet water van ten minste 7,5 kg hebben;
 - b. bestand zijn tegen olie, olieproducten en temperaturen tot 50°C;
 - c. van een grijplijn zijn voorzien en
 - d. niet aan het schip zijn bevestigd.
3. Er kan voor open rondvaartboten bij gebruik op bepaalde binnenwateren van zone 4 een ontheffing van het bepaalde in het tweede lid verlenen.

Artikel 12. Draagbare blustoestellen

In de nabijheid van de motorinstallatie is een draagbaar blustoestel met een voor vloeistofbranden geschikt blusmiddel en een vulgewicht van ten minste 4 kg aanwezig.

Artikel 13. Overige uitrusting

Aan boord is ten minste de volgende uitrusting in bruikbare staat aanwezig:

- a. een vaarboom/bootshaak;
- b. een verbanddoos, model B;
- c. voldoende trossen voor meren en slepen;
- d. indien tussen zonsondergang en zonsopgang wordt gevaren: een geschikte draagbare elektrische lantaarn in waterdichte uitvoering.

Artikel 14. Overgangsbepalingen

1. De artikelen 2, 9, tweede lid, tweede volzin, en 10 zijn niet van toepassing bij het onderzoek van rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de bouw gelegen is voor 22 december 1990, mits voorzieningen zijn getroffen die naar het redelijk oordeel van de minister voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van de minister in overeenstemming met het bevoegde districtshoofd van de arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.
2. Indien op rondvaartboten waarvan het tijdstip van aanvang van de bouw gelegen is voor 22 december 1990 niet aan de eisen van artikel 7 wordt voldaan, kan de minister een afwijking daarvan toestaan onder beperking van het ten hoogste toegestane aantal passagiers op het schip ofwel in de betrokken ruimte, mits voorzieningen zijn getroffen die naar het redelijk oordeel van de minister voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en de opvarenden.
3. De artikelen opgenomen in kolom 2 van artikel 11.02 van bijlage III van het Binnenscheepenbesluit zijn, in aanvulling op artikel 42, tweede lid, van het Binnenscheepenbesluit niet van toepassing bij het onderzoek van bestaande rondvaartboten bij gebruik op bepaalde binnenwateren van de zone 4, overeenkomstig de artikelen 3, tweede lid, en 7 van deze regeling, met dien verstande dat naar het redelijk oordeel van de minister geen reden tot twijfel bestaat aan de veiligheid van de opvarenden en aan de stabiliteit van het beladen schip, en dat de omstandigheden die op grond van eerdere lokale verordeningen zijn aanvaard, overeenkomstig van toepassing zijn.

Artikel 15

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.5. : Technische eisen voor skûtsjes als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel d

Artikel 1

Deze bijlage is van toepassing op de binnen de provincies Friesland, Groningen en Drenthe gelegen wateren van de zones 3 en 4.

Artikel 2

1. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen skûtsjes aan bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
2. Artikel 15.06, tiende lid, onderdeel a, van bijlage II van de richtlijn is niet van toepassing op skûtsjes.

Artikel 3

1. Aan beide zijden van het schip is over de volledige lengte van de luikenkap een handrail aangebracht.
2. Op regelmatige afstanden zijn grijplijnen over de luikenkap gespannen.
3. Op de boeiing zijn zetboorden geplaatst.
4. Tijdens de vaart is het dragen van een reddingvest verplicht. Dit gebod is op een bord op een voor een ieder duidelijk zichtbare plaats op het schip aangebracht.
5. De luikenkap is voorzien van een markering van de grens waar de hoogte van de giek boven het hoogste deel van de luikenkap ten minste 0,80 m bedraagt. In de nabijheid van deze markering is op een voor ieder duidelijk zichtbare wijze een bord aangebracht met het opschrift: 'Niet toegankelijk voor passagiers'.

Artikel 4

Bij gebruik van buitenboordmotoren zijn brandstoftanks van deze motoren zodanig op of buiten het schip geplaatst, dat ze niet kunnen verschuiven en brandstof zich niet in het schip kan verzamelen.

Artikel 5

1. Bedrijfsmatig vervoer van passagiers is uitsluitend toegestaan in de periode van 1 mei tot en met 30 september.
2. Een met passagiers ondernomen vaartocht bedraagt maximaal twee en een half uur.
3. Het certificaat vermeldt de in het eerste en tweede lid bedoelde voorschriften.
4. Naast de in hoofdstuk 5 voorgeschreven minimumbemanning zijn twee extra bemanningsleden aan boord die zijn voorzien van een dienstboekje.

Artikel 6

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.6. : Technische eisen voor veerponten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel e

Artikel 1

De definities van artikel 1.01 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG zijn van overeenkomstige toepassing op deze bijlage.

Artikel 2

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen veerponten aan hoofdstuk 3 tot en met 14 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG met uitzondering van:

- a. hoofdstuk 6 en 7, echter uitsluitend voor niet-vrijvarende veerponten;
- b. artikel 10.02, eerste lid, onderdeel d en tweede lid, onderdeel d voor veerponten waarvan de voortstuwingsmotor buiten staat opgesteld.

Artikel 3. Waterdichte indeling

1. Voor veerponten wordt het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden aangetoond overeenkomstig artikel 15.03, negende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op veerponten die zijn gebouwd of bestemd voor het vervoer van uitsluitend personen met inbegrip van voertuigen op twee wielen, met een lengte van minder dan 15 meter op de lengtewaterlijn in de zone 3 en met een lengte van minder dan 25 meter op de lengtewaterlijn in de zone 4.
3. De in artikel 15.03, negende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG voorgeschreven kleinste lengten van waterdichte afdelingen zijn niet van toepassing op veerponten waarvan de lengte minder dan 25 meter op de lengtewaterlijn bedraagt.
4. Veerponten die niet zijn voorzien van een vast dek, zijn in de zijden van luchtkasten voorzien, zodanig dat bij lek worden het reservedrijfvermogen een gelijkwaardige veiligheid biedt.

Artikel 4. Stabiliteit algemeen

1. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt dat de slagzij van het schip in de beladingstoestanden als bedoeld in artikel 5 en onder gelijktijdige invloed van de in artikel 6 bedoelde kenterende momenten niet meer dan 12 graden bedraagt.
2. De gelijktijdig door de dwarsscheepse verplaatsing van personen en door de belading met voertuigen veroorzaakte slagzij mag daarbij niet meer dan 10 graden bedraagt.
3. Bij de in het eerste lid bedoelde slagzij zijn resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 9 aanwezig.
4. Voor veerponten die zijn gebouwd of bestemd voor het vervoer van uitsluitend personen met inbegrip van voertuigen op twee wielen, met een lengte van ten hoogste 25 meter op de lengtewaterlijn kan voldoende stabiliteit in plaats van door het rekenkundig bewijs worden aangetoond door een stabiliteitsproef als bedoeld in artikel 15.03 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
5. De in artikel 15.04 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG bedoelde criteria voor het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand zijn van toepassing op veerponten in de zones 3 en 4. Bij veerponten in de zone 2 is het daar bedoelde resterend vrijboord en de daar bedoelde resterende veiligheidsafstand niet kleiner dan respectievelijk $0,05 Bwl + 0,25$ m en $0,05 Bwl + 0,15$ m.

Artikel 5. Beladingstoestanden

1. Bij de stabiliteitsberekening wordt gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof- en drinkwatertanks worden half gevuld aangenomen.
2. Bij veerponten als bedoeld in artikel 5, vierde lid, wordt het voor de in artikel 5, eerste lid, bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading bepaald door het in artikel 11, tweede lid, genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.
3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading wordt over de veerpont verdeeld gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruimte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.
4. Wanneer een veerpont beschikt over twee of meer opstelstroken, wordt eveneens gerekend met een gewicht van voertuigen en hun lading en een verdeling daarvan overeenkomstig het

- bepaalde in artikel 8.
5. Voor de hoogte van het zwaartepunt van voertuigen en hun lading wordt boven het rijdek gerekend met 0,80 m voor personenauto's en met 2,00 m voor vrachtauto's, autobussen en dergelijke.
 6. Voor de in het derde en het vierde lid bedoelde beladingstoestanden wordt een trimberekening gemaakt voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerpont toegestane voertuig zich tijdens het op- en afrijden op het einde van de rijbaan of op de laadklep bevindt.

Artikel 6. Kenterende momenten

1. Voor veerponten wordt bij de stabiliteitsberekening gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:
 - a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal personen als bedoeld in artikel 7;
 - b. een winddruk als bedoeld in artikel 15.03, vijfde lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG;
 - c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven, als bedoeld in artikel 15.03, zesde lid, van bijlage II van de richtlijn;
 - d. een belading met voertuigen als bedoeld in artikel 8.
2. Voor niet-vrijvarende veerponten behoeft niet te worden gerekend met een kenterend moment ten gevolge van een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven.

Artikel 7. Moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Het uitgangspunt voor de berekening is de ligging van het totale zwaartepunt der passagiers op hart schip.
2. Voor de berekening van het moment wordt een verplaatsing van alle passagiers vanuit hart schip naar die zijde van het schip aangenomen, waarbij de arm van het moment het grootst is. Daarbij wordt gerekend met een dichtheid van 3,75 personen per m² vrij dekoppervlak. Voor de bezetting van zitbanken wordt per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m worden gerekend.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid, worden bij veerponten met twee of meer opstelstroken, indien dit aanleiding geeft tot ongunstiger resultaat, het verplaatsen van personen gerekend naar dezelfde scheepzijde als het plaatsen van de voertuigen zoals genoemd in artikel 8.

Artikel 8. Moment tengevolge van belading met voertuigen

1. Wanneer een veerpont als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel b, beschikt over twee of meer opstelstroken, wordt voor de stabiliteit een percentage van het maximaal toegestane gewicht van voertuigen en hun lading asymmetrisch opgesteld in rekening gebracht afhankelijk van het aantal opstelstroken. Dit percentage bedraagt:
 - a. bij twee opstelstroken: 50%, te rekenen op één der opstelstroken;
 - b. bij drie opstelstroken: 67%, gelijk verdeeld te rekenen over twee naast elkaar gelegen opstelstroken;
 - c. bij vier opstelstroken: 75%, gelijk verdeeld te rekenen over drie naast elkaar gelegen opstelstroken.
2. Bij meer dan vier opstelstroken bepaalt de minister het in rekening te brengen percentage.

Artikel 9. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij ligging van de veerpont veroorzaakt door de in artikel 7 genoemde kenterende momenten zijn een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand aanwezig volgens het tweede en derde lid.
2. Bij veerponten waarvan de patrijspooten of ramen in de scheepshuid waterdicht en voldoende sterk zijn en alle openingen in de scheepshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, bedraagt het resterende vrijboord ten minste 0,20 m. Voor de getrimde toestand als bedoeld in artikel 5, zesde lid, mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerpont zijn verminderd tot 0,10 m.
3. Bij veerponten waarvan de patrijspooten of ramen in de scheepshuid kunnen worden geopend of waarbij onbeveiligde openingen in de scheepshuid aanwezig zijn, bedraagt de resterende

veiligheidsafstand tot die openingen ten minste 0,10 m. In dit geval geldt bovendien dat het resterende vrijboord ten minste 0,20 m bedraagt.

Artikel 10. Vrijboord en veiligheidsafstand

1. Het vrijboord is ten minste gelijk aan de som van:
 - a. de inzinking, die door de volgens de artikelen 4, 5 en 6 berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
 - b. het resterend vrijboord als bedoeld in artikel 9.
2. Het vrijboord bedraagt voor veerponten in de zones 3 en 4 ten minste 0,30 m. Voor veerponten in de zone 2 bedraagt het vrijboord ten minste 0,40 m.
3. De veiligheidsafstand is ten minste gelijk aan de som van:
 - a. de inzinking die door de volgens de artikelen 5, 6 en 7 berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
 - b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in artikel 9.
4. De veiligheidsafstand mag evenwel niet minder bedragen dan:
 - a. tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn:
 - 1^o: in zone 2: 0,60 m
 - 2^o: in zone 3: 0,30 m
 - 3^o: in zone 4: 0,30 m;
 - b. tot de onderzijde van patrijspoorten en ramen die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend:
 - 1^o: in zone 2: 0,30 m
 - 2^o: in zone 3: 0,25 m
 - 3^o: in zone 4: 0,20 m;
 - c. voor open veerponten zonder schottendek, tot het laagste punt van de bovenkant van het boord:
 - 1^o: in zone 2: 0,80 m
 - 2^o: in zone 3: 0,50 m
 - 3^o: in zone 4: 0,40 m;
 - d. voor onzinkbare open veerponten van het type landingsvaartuig ter plaatse van de klep, mits deze in gesloten toestand langs de staande kanten en de onderkant waterdicht afsluitbaar is:
 - 1^o: in zone 2: 0,60 m
 - 2^o: in zone 3: 0,40 m
 - 3^o: in zone 4: 0,30 m.

Artikel 11. Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 10, als aan de van toepassing zijnde voorschriften van de artikelen 15.02, 15.03 en 15.04 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan.
2. De minister kan voor een bepaalde veerpont of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.
3. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking, wordt rekenkundig bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef, of voor veerponten als bedoeld in artikel 4, vierde lid, gebaseerd op de resultaten van een stabiliteitsproef.

Artikel 12. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat aan de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 10 alsmede aan de van toepassing zijnde voorschriften van de artikelen 15.02 en 15.04 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan.

Artikel 13. Constructie

1. De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken zijn zodanig geconstrueerd, dat zij een gelijkmatige belasting van ten minste 4000 N/m² kunnen dragen.
2. De voor voertuigen bestemde dekken, laadkleppen en dergelijke worden bovendien berekend

- voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wioldrukken.
3. De toelaatbare spanningen in de constructie worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van een erkend onderzoekingsbureau.
 4. Niet-vrijvarende veerponten zijn zodanig gebouwd en ingericht dat de veiligheid van de vaart is gewaarborgd. Zij moeten op veilige wijze onmiddellijk tot stoppen gebracht kunnen worden. De kabels, trossen, overbrengingen en dergelijke voorzieningen zijn zodanig geplaatst en afgeschermd dat zij geen gevaar voor de passagiers en de bemanning vormen.
 5. Open dekken zijn van voldoende spuumogelijkheden voorzien teneinde overkomend water en hemelwater snel te kunnen afvoeren.
 6. De dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen hebben ten minste een beschikbare breedte b in mm volgens onderstaande formules:
 - a. bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 0 tot 450 mm:

$$b = r \cdot n + 500$$
 waarbij b is gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken;
 - b. bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 450 mm of meer;

$$b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$$
 waarbij b is gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs), met dien verstande dat b voor slechts een enkele opstelstrook tussen de openstaande randen 5 mm bedraagt.

In deze formules betekent:

n : het aantal opstelstroken,

r : breedte opstelstrook voor personenauto's 2150 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 3050 mm,

s : breedte opstelstrook voor personenauto's 1950 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 2850 mm.

De maten r en s gelden voor een hoogte vanaf het rijdek van 2000 mm voor personenauto's en 3000 mm voor vrachtauto's, bussen e.d.

Indien op de voor voertuigen bestemde dekken markeringsstrepen worden aangebracht, geldt:

- a. indien een dek meer dan twee gemarkeerde opstelstroken heeft, bevinden de markeringsstrepen van de buitenste opstelstroken zich op een afstand van ten minste 2400 mm voor personenauto's en 3300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden.
 Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad, stoep of trottoir bedraagt tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand tenminste 1950 respectievelijk 2850 mm. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen. Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor verschillende soorten voertuigen mogelijk.
 - b. op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a bedoelde minst vereiste breedte een opstelverbod. Dit wordt door markeringen op het dek aangegeven.
7. De maximum toelaatbare asbelasting en wioldruk zijn goed zichtbaar op een geschikte plaats aangegeven behoudens het geval dat het dek geconstrueerd is voor alle volgens de Regeling voertuigen toegestane voertuigen.

Artikel 14. Reddingsmiddelen

1. Op veerponten in de zones 2 en 3 zijn ten minste 1/4 van het in artikel 15.09 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG voorgeschreven aantal boeien voorzien van een lijn en ten minste een zelfde aantal van een zelfontbrandend licht.
2. In afwijking van artikel 15.09, vierde lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG kan de minister op veerponten in de zone 4, afhankelijk van de aard van het vaarwater en van de verkeersomstandigheden, minder reddingsmiddelen aanvaarden. In elk geval zijn voor ten minste 25% van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers reddingsmiddelen aan boord aanwezig.

Artikel 15. Brandbestrijding

Veerponten die zijn gebouwd en ingericht voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen zijn op of in de onmiddellijke nabijheid van het rijdek voorzien van ten minste twee draagbare blustoestellen. De in artikel 10.03 en 15.12, eerste lid van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG bedoelde draagbare blustoestellen worden daartoe meegerekend.

Artikel 16. Luidsprekers

Op veerponten met een lengte van 35 m of meer op de lengtewaterlijn, zijn luidsprekers aanwezig waarmee alle passagiers kunnen worden bereikt.

Artikel 17. Instructies voor passagiers

1. Op veerponten die bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen zijn duidelijk zichtbare borden aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor en het op de rem zetten van het voertuig.
2. Het gebruik van uitgangen, looppaden en vluchtwegen mag niet worden belemmerd door bagage, fietsen en dergelijke. Dit wordt door middel van markeringen en aanduideingsborden aangegeven.

Artikel 18. Ankergeroi

1. Vrijvarende veerponten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen zijn aan elk scheepseinde voorzien van ten minste één anker.
2. Niet-vrijvarende veerponten aan één der scheepseinden zijn voorzien van ten minste één anker.
3. In het eerste en tweede lid bedraagt het totale gewicht van de ankers aan een scheepseinde ten minste 0,75 P, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig de voorschriften van artikel 10.01, tweede lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
4. Elk anker is voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen of kabels van artikel 10.01, tiende en elfde lid van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
Hierbij wordt in de formule voor de waarde Pa het bepaalde theoretische gewicht van het desbetreffende anker in acht genomen.

Artikel 19. Vrij uitzicht

Op niet-vrijvarende veerponten is de opstelling van de voertuigen zodanig dat het uitzicht tijdens de vaart in alle richtingen voldoende is.

Artikel 20. Overgangsbepalingen

1. De artikelen 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, eerste, tweede, derde, vijfde en zesde lid, en 18 van deze bijlage zijn niet van toepassing bij het onderzoek van schepen die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits voorzieningen zijn getroffen die naar het redelijk oordeel van de minister voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en opvarenden, dan wel naar het redelijk oordeel van de minister in overeenstemming met de bevoegde bedrijfstakdirecteur van de Arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.
2. De artikelen 9, 10 en 11 van deze bijlage zijn niet van toepassing bij het onderzoek van schepen die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, met dien verstande dat het dek voldoende waterdicht is afgesloten en er bovendien naar het redelijk oordeel van de minister in overeenstemming met de bevoegde bedrijfstakdirecteur van de Arbeidsinspectie geen reden tot twijfel bestaat aan de stabiliteit van de beladen veerpont en dat de omstandigheden die op grond van de desbetreffende bestaande bepalingen van algemene politieverordeningen en provinciale verordeningen, van kracht zijnde tot het moment van inwerkingtreding van deze

regeling, zijn aanvaard.

Artikel 21

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.7. : Technische eisen voor veerboten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel f

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1. Begripsbepalingen

De begripsbepalingen van artikel 1.01 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG zijn van overeenkomstige toepassing op deze bijlage.

Artikel 2. Toepassing

Onverminderd deze bijlage voldoen veerboten aan bijlage II, hoofdstukken 3 tot en met 14, van richtlijn 2006/87/EG.

Hoofdstuk 2. Waterdichte indeling van het schip

Artikel 3. Waterdichte indeling

1. Voor veerboten wordt het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden aangetoond overeenkomstig artikel 4.
2. Bij de lekberekening wordt uitgegaan van de volgende beschadigingsomvang:
 - a. in de zijden van het schip:
 - 1^o: in de langsrichting 0,10 van de lengtewaterlijn, echter niet minder dan 7,50 m,
 - 2^o: in de breedterichting, horizontaal gemeten op het vlak van de grootste inzinking, 1,00 m, en
 - 3^o: in de hoogterichting, gerekend vanaf de basis, onbegrensd;
 - b. in het vlak van het schip:
 - 1^o: in de langsrichting 0,10 van de lengtewaterlijn, echter niet minder dan 7,50 m,
 - 2^o: in de breedterichting 0,20 Breedtewaterlijn, echter niet minder dan 3,00 m, en
 - 3^o: in de hoogterichting 0,60 m, gemeten vanaf de basis.Onder lensputten mag de hoogte tot 0,50 m verminderd worden; indien de inhoud van een lensput niet meer bedraagt dan 0,05 m³.
3. Alle langs- en dwarschotten, alsmede dekken en tankbegrenzings die zijn gelegen binnen de in het tweede lid genoemde beschadigingsomvang worden als lek gerekend.
4. Ongeacht de beschadigingsomvang, genoemd in het tweede lid, voldoet het schip bovendien aan de ééncompartimentsstandaard in artikel 15.03, negende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.
5. Deuren in waterdichte schotten onder het schottendek zijn niet toegestaan. Indien naar het redelijk oordeel van de minister blijkt dat een deur in een waterdicht schot voor de bedrijfsvoering van het schip noodzakelijk is, kan hij voor zo'n een deur die geheel boven het vlak van de grootste inzinking is gelegen, ontheffing van dit voorschrift verlenen.

Artikel 4. Waterdichte indeling

1. Het schip voldoet aan de eencompartiments-standaard. 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 artikel 15.03, zevende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan. Bij de lekberekening wordt rekening 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.
Indien een doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de voorschriften van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de sloopshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn.
 3. Gerekend wordt 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:
 - a. voor passagiers- en bemanningsverblijven: 95%;
 - b. voor machinekamers en ketelruimen: 85%;
 - c. voor laad-, bagage- en voorraadruimen: 75%;
 - d. voor dubbele bodems, oliebuikers 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 van de lengtewaterlijn, echter niet minder dan 4 m.
Indien een waterdichte afdeling langer is dan hierboven is voorgeschreven en zodanig is onderverdeeld, dat waterdichte onderafdelingen zijn ontstaan, tussen welke de minste lengte eveneens aanwezig is, mogen deze voor de lekberekening in aanmerking worden genomen.
 5. De lengte van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot mag kleiner zijn dan 10% van de lengtewaterlijn 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 sloopshuid 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 lengtewaterlijn of 4 m.
De afstand tussen het aanvaringsschot en de voorloodlijn mag niet kleiner zijn dan 4% van de lengtewaterlijn en niet groter dan 4% van de lengtewaterlijn vermeerderd met 2 m.

Hoofdstuk 3. Stabiliteit

Artikel 5. Algemene regelen

1. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit is voldaan, wanneer daaruit blijkt, dat de slagzij van het schip in de beladingstoestanden, bedoeld in artikel 6, en onder gelijktijdig invloed van de kenterende momenten als bedoeld in artikel 7, niet meer dan 12° bedraagt.
2. De alleen door de dwarsscheepse verplaatsing van personen veroorzaakte slagzij bedraagt daarbij niet meer dan totaal 10°.
3. Bij de in het eerste lid bedoelde slagzij zijn een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 10 aanwezig.

Artikel 6. Beladingstoestanden

1. Bij de stabiliteitsberekening, bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof- en drinkwatertanks worden half gevuld aangenomen.
2. Het voor de in artikel 5, eerste lid, bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading wordt bepaald door het in artikel 12, tweede lid, genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.
3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading wordt over de veerboot verdeeld gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruimte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.

4. Indien meerdere dekken voor voertuigen beschikbaar zijn, wordt bovendien een berekening gemaakt met het benedenrijdek leeg en de overige rijdekken beladen met het volgens het derde lid reeds bepaalde gewicht aan voertuigen.
5. Voor de aanvangstoestand behoeft geen rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige trim en slagzij van het schip.

Artikel 7. Kenterende momenten

1. Voor veerboten wordt gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:
 - a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers;
 - b. een winddruk als bedoeld in artikel 15.03, vijfde lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, en
 - c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven als bedoeld in artikel 15.03, zesde lid, bijlage II van de richtlijn.
2. Daarnaast wordt gerekend met de gelijktijdige invloed van kenterende momenten ten gevolge van:
 - a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, als bedoeld in artikel 8;
 - b. een winddruk, als bedoeld in artikel 15.03, zesde lid, bijlage II van richtlijn 2006/87/EG en
 - c. een belading met een voertuig als bedoeld in artikel 9, tweede lid.
3. Bij de in het eerste en tweede lid bedoelde berekeningen behoeft geen rekening te worden gehouden met de invloed van eventueel aanwezige dwars-schroeven.

Artikel 8. Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Bij de bepaling van het kenterend moment ten gevolge van een dwarsscheepse verplaatsing van passagiers als bedoeld in artikel 7, eerste en tweede lid, onderdeel a, wordt als uitgangspunt voor de berekening de ligging van het totale zwaartepunt van de passagiers op hart schip genomen.
2. Voor de berekening van het moment wordt een verplaatsing van alle passagiers vanuit hart schip naar die zijde van het schip aangenomen, waarbij de arm van het moment het grootst is. Daarbij wordt gerekend met een dichtheid van 3,75 personen per m² vrij dekoppervlak. Voor de bezetting van zitbanken wordt per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m gerekend.

Artikel 9. Belading met voertuigen

1. Bij de in artikel 6 bedoelde belading met voertuigen wordt gerekend met een gelijkmatige verdeling over de rijdekken.
2. De slagzij wordt berekend voor de ongunstigste toestand, waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit hart schip bevindt. Hierbij worden de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast gerekend als bedoeld in artikel 6, tweede, derde en vierde lid.
3. De trim wordt berekend voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit het scheepsmidden bevindt. Hierbij worden de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast gerekend als bedoeld in artikel 6, tweede en derde lid.
4. Voor de hoogte van het zwaartepunt van voertuigen en hun lading wordt boven het rijdek gerekend met 0,80 m voor personenauto's en met 2,00 m voor andere voertuigen zoals vrachtauto's en autobussen.

Hoofdstuk 4. Vrijboord en veiligheidsafstand

Artikel 10. Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij de ligging van de veerboot veroorzaakt door de in artikel 7 bedoelde kenterende momenten zijn een resterend vrijboord als bedoeld in het tweede lid, en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 15.03, derde lid, onder f en g van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG aanwezig.

2. Bij veerboten waarvan de patrijspoorten of ramen in de sloopshuid voldoende sterk zijn en alle openingen in de sloopshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, bedraagt het resterende vrijboord ten minste 0,20 m. Voor de getrimde toestand, bedoeld in artikel 9, derde lid, mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerboot zijn verminderd tot 0,10 m.

Artikel 11. Vrijboord en veiligheidsafstand

1. Het vrijboord is ten minste gelijk aan de som van:
 - a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de voorschriften van de artikelen 5, 6 en 7; en
 - b. het resterend vrijboord, bedoeld in artikel 10.Het vrijboord bedraagt evenwel ten minste 0,40 m.
2. De veiligheidsafstand is ten minste gelijk aan de som van:
 - a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de voorschriften van de artikelen 5, 6 en 7; en
 - b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in artikel 10.De veiligheidsafstand tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn, bedraagt evenwel niet minder dan 0,60 m.

Artikel 12. Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de artikelen 5 tot en met 11 als aan de artikelen 15.02 en 15.03 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan.
De minister kan echter voor een bepaalde veerboot of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen.
2. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking wordt rekenkundig bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef.

Hoofdstuk 5. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers en voorzieningen

Artikel 13. Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de artikelen 5 tot en met 11 alsmede aan artikel 15.03, derde lid, onder g, van bijlage II bij de richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan.
2. Bovendien wordt het aantal passagiers afhankelijk gesteld van het beschikbare dekoppervlak overeenkomstig artikel 15.05, tweede lid, onderdeel a, in samenhang met artikel 15.06, achtste lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG met dien verstande dat dekruimte bestemd voor het vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen niet voor het aantal passagiers wordt meegerekend.
3. Onverminderd het in het eerste en tweede lid bepaalde vervoert een veerboot ten hoogste 1750 passagiers.

Artikel 14. Voorzieningen

Met het oog op de toegankelijkheid voor ouderen en gehandicapten, bedraagt de beschikbare breedte van daartoe in aanmerking komende verbindingswegen, trappen, deuren en uitgangen ten minste 0,85 m.

Hoofdstuk 6. Constructie

Artikel 15. Constructie van dekken

1. De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken zijn zodanig geconstrueerd dat deze een gelijkmatige belasting van ten minste 4000 N/m² kunnen dragen. Uitsluitend voor het vervoer van personenauto's bestemde beweegbare dekken met een

- doorrijhoogte van ten hoogste 2,00 m worden geconstrueerd voor een gelijkmatige belasting van ten minste 2000 N/m².
2. De voor voertuigen bestemde vaste en beweegbare dekken, laadkleppen en dergelijke zijn bovendien berekend voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken.
 3. De toelaatbare spanningen in de constructie worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van degene die ingevolge artikel 14, eerste lid, van de wet is aangewezen.
 4. Onder het schottendek bevinden zich geen voor voertuigen bestemde dekken.
 5. De voor voertuigen bestemde dekken worden zonder zeeg uitgevoerd.
 6. Onverminderd de voorschriften betreffende de veiligheidsafstand zijn openingen in het schottendek, indien dit dek is bestemd voor voertuigen, voorzien van een drempel met een hoogte van ten minste 30 cm.
 7. Dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van een oppervlaktelaag met een zodanige stroefheid, dat bij een statische hoek van de veerboot van 15° voertuigen, in het bijzonder vrachtauto's en bussen, niet glijden.
 8. Dekken, in het bijzonder de voor voertuigen bestemde dekken, moeten van voldoende spuumogelijkheden zijn voorzien teneinde overkomend water, hemelwater en bluswater snel te kunnen afvoeren.
 9.
 - a. De voor voertuigen bestemde dekken hebben ten minste een beschikbare breedte b in mm volgens onderstaande formules:
 - 1°: bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) m en een breedte van 0 tot 450 mm:

$$b = r \cdot n + 500$$
 b wordt gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken,
 - 2°: bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) m en een breedte van 450 mm of meer:

$$b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$$
 b wordt gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs), met dien verstande dat b voor slechts een enkele opstelstrook tussen de opstaande randen s mm bedraagt.
 In deze formules betekent:
 n = het aantal opstelstroken;
 r = breedte opstelstrook voor personenauto's 2150 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 3050 mm;
 s = breedte opstelstrook voor personenauto's 1950 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 2850 mm.
 De maten r en s gelden voor een hoogte vanaf het rijdek van 2000 mm voor personenauto's en 3 000 mm voor vrachtauto's, bussen e.d.
 - b. De opstelstroken op de voor voertuigen bestemde dekken moeten duidelijk gemarkeerd zijn. Indien een dek meer dan twee opstelstroken heeft moeten de markeringsstrepen van de buitenste stroken zich op een afstand van ten minste 2400 mm voor personenauto's en 3300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden. Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad (stoep, trottoir) moet echter tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand ten minste 1950 respectievelijk 2850 mm bedragen. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen. Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor personenauto's en vrachtauto's, bussen e.d. mogelijk.
 - c. Op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a en b bedoelde breedte van de opstelstroken geldt een opstelverbod. Dit moet door markeringen op het dek zijn aangegeven. Een afwijking van dit voorschrift kan worden toegestaan, indien wordt aangetoond dat de voertuigen veilig kunnen worden verlaten.
 10. De maximum toelaatbare asbelasting en wieldruk zijn goed zichtbaar op een geschikte plaats aangegeven behoudens het geval dat het dek geconstrueerd is voor alle ingevolge de Regeling voertuigen toegestane voertuigen.

Artikel 16. Relingen, ramen en poorten

1. Bij relingen zijn uitsluitend verticale stijlen met een onderlinge afstand van niet meer dan 100 mm toegestaan.
2. In de scheepshuid zijn onder het vrijboorddek geen ramen en poorten toegepast die geopend kunnen worden.

Artikel 17. Machinekamers

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

Hoofdstuk 7. Reddingmiddelen en overige uitrusting

Artikel 18. Reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen

1. Op veerboten zijn ten minste 1/4 van het voorgeschreven aantal boeien voorzien van een lijn en ten minste een zelfde aantal van een zelfontbrandend licht.
2. Veerboten zijn voor alle opvarenden voorzien van gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in artikel 15.09 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG. Daarbij moet echter het draagvermogen in zout water ten minste 750 N per toegestane persoon bedragen.
3. De in het tweede lid bedoelde reddingmiddelen voldoen bovendien aan de volgende eisen:
 - a. zij bieden voldoende ruimte voor het zittend plaatsnemen van het ten hoogste toegestane aantal opvarenden;
 - b. zij zijn van een zodanige vorm dat zich in het water bevindende personen aan boord kunnen komen;
 - c. zij zijn voorzien van met de veerboot verbonden lijnen teneinde ontijdig afdrijven te voorkomen; en
 - d. zij zijn voorzien van middelen om de aandacht op zich te vestigen, zoals bijvoorbeeld met de mond angeblazen seinmiddelen.
4. Veerboten zijn aan beide scheepszijden voorzien van noodontschepingsplaatsen die te allen tijde vanaf de verblijfplaatsen voor de passagiers veilig kunnen worden bereikt. Toegangen naar noodontschepingsplaatsen voeren niet door ruimten die bestemd zijn voor het opstellen van voertuigen.
5. Indien de verticale afstand tussen het dek van de noodontschepingsplaatsen en het vlak van de grootste inzinking meer bedraagt dan 2,00 m, zijn bij de noodontschepingsplaatsen noodontschepingsmiddelen aangebracht.
6. Per scheepszijde zijn noodontschepingsmiddelen als bedoeld in het vijfde lid volgens onderstaande tabel aanwezig, afhankelijk van het grootste aantal passagiers dat in geval van nood daarvan gebruik maakt.
Dit aantal wordt bepaald overeenkomstig artikel 13.

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

7. Ontschepingsladders zijn van een zodanige lengte, dat zij in de meest ongunstige ligging van het schip in onbeschadigde toestand alsook in lekke toestand tot op de waterlijn reiken. Ontschepingsladders zijn als touwladders uitgevoerd. Daarbij bestaat een ladder uit ten minste vier verticale touwen op een onderlinge afstand van niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm. De onderlinge afstand van de horizontaal aangebrachte treden bedraagt niet meer dan 30 cm. Ontschepingsnetten met overeenkomstige afmetingen van andere constructies kunnen worden toegestaan.
8. Ontschepingsglijbanen kunnen van vaste dan wel van zelfontvouwende uitvoering zijn. De breedte van elke glijbaan mag niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm bedragen. De lengte en de oppervlakteruwheid van de glijbanen wordt zodanig gekozen dat een voldoende doch niet te hoge glijnsnelheid wordt gewaarborgd.

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

Artikel 19. Persoonlijke beschermingsmiddelen

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

Artikel 20. Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers

1. Op veerboten zijn duidelijk en goed leesbaar instructies aangebracht voor passagiers in geval van calamiteiten. De inhoud en plaats van deze instructies worden in overleg met de minister vastgesteld.
2. Op veerboten zijn duidelijk zichtbare borden aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor en het op de rem zetten van het voertuig.
3. Het gebruik van uitgangen, looppaden en vluchtwegen mag niet worden belemmerd door bagage, fietsen en dergelijke. Dit wordt door middel van markeringen en aanduidingsborden aangegeven.

Artikel 21. Ankergeroi

1. Veerboten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen zijn aan elk scheepseinde voorzien van ten minste één anker.
2. In een geval als bedoeld in het eerste lid, bedraagt het totale gewicht van de ankers aan elk scheepseinde ten minste 0,75 P, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 10.01, tweede lid, van bijlage II van richtlijn nr. 2006/87/EG.
3. Daarbij is elk anker voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen en kabels van artikel 10.01, tiende, elfde en veertiende lid, van bijlage II van de richtlijn.
Hierbij wordt in de formule voor de waarde P_a het bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker genomen.

Artikel 22. Nautische apparatuur

Naast de in richtlijn nr. 2006/87/EG voorgeschreven uitrusting hebben veerboten de volgende uitrusting aan boord:

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

Hoofdstuk 8. Wederzijdse erkenning

Artikel 23

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.8. : Technische eisen voor bunkerstations als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel g

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. De begripsbepalingen van artikel 1.01 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG zijn van overeenkomstige toepassing.
2. Voorts wordt in deze bijlage verstaan onder:
 - benzine*: de stof aangeduid in Deel 3, Tabellen A en C van Bijlage 1 van de VBG, als BENZINE of MOTORBRANDSTOF, Klasse 3, UN 1203;
 - bovendeks gelegen ladingzone*: opslagruimten aan dek voor gevaarlijke stoffen, het gebied dat gevormd wordt met een straal van 1,00 m rond de opstelling van pompen voor de afgifte van benzine en het gebied dat gevormd wordt door de bovendeks gelegen bolsegmenten met een straal van 1,00 m rond de ventilatieopeningen van de kofferdammen en met een straal van 2,00 m rond de ventilatieopeningen van de ladingtanks;
 - bunkeren*: het door middel van lossen leveren aan schepen van gasolie, dieselolie of benzine als brandstof ten behoeve van die schepen;
 - BRL (KIWA-beoordelingsrichtlijn)*: een door het College van Deskundigen Bodembeschermende Voorzieningen goedgekeurd document waarin eisen zijn opgenomen die door de certificeringsinstelling worden gehanteerd als grondslag voor de afgifte en instandhouding van certificaten;
 - CPR 9 -1*: Richtlijn voor de ondergrondse opslag in stalen tanks en afleverinstallaties voor motorbrandstof, uitgegeven door de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen;
 - gasolie of dieselolie*: de stof aangeduid in Deel 3, Tabellen A en C van Bijlage 1 van de VBG, als DIESELOLIE of GASOLIE of STOOKOLIE, LICHT, Klasse 3, UN 1202;
 - IEC-publicatie 245*: de publicatie 'Rubber insulated cables of rated voltages up to and including 450/750 Volts'; part 1: 'General requirements', part 2: 'Test methods' en part 4: 'Cords and flexible cables', uitgegeven door de International Electrotechnical Commission;
 - KIWA*: KIWA N.V., gevestigd te Rijswijk;
 - laad- en losleidingen*: alle leidingen en bijbehorende pompen, filters en afsluitinrichtingen waarin zich vloeibare- of gasvormige lading kan bevinden;
 - ladingtank*: een met het bunkerstation vast verbonden tank bestemd of gebezigd voor de opslag van gasolie, dieselolie of benzine;
 - L \hat{A} — B \hat{A} — H*: het product van de hoofdafmetingen van het bunkerstation in m³ volgens de meetbrief waarbij:
 - L = de grootste lengte van de scheepsromp in m,
 - B = de grootste breedte van de scheepsromp in m,
 - H = de kleinste verticale afstand tussen de onderzijde van de kiel en het laagste punt van het dek in de zijde van het bunkerstation (holte) in de ladingzone in m;
 - lossen*: uit de ladingtanks pompen van gasolie, dieselolie of benzine;
 - onderdeks gelegen ladingzone*: het geheel der ruimte, gelegen tussen twee verticale vlakken loodrecht op het langsscheepse vlak van het bunkerstation, die de ladingtanks, de ladingtankruimte, de kofferdammen, de pompkamer, de zijtanks en de dubbele bodems omvat, waarbij deze vlakken in de regel samenvallen met de uiterste kofferdamschotten of met de schotten die de ladingtankruimte begrenzen, met dien verstande, dat de onderdeks gelegen dienstruimten niet tot de ladingzone worden gerekend;
 - VBG*: Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen.
3. In deze bijlage wordt onder de onderstaande begrippen verstaan hetgeen daaronder wordt verstaan in Deel 1, 1.2.1 van bijlage 1 van de VBG:
 - a. beperkt explosieveilige elektrische inrichting;
 - b. erkend veilige elektrische inrichting;
 - c. explosiegroep;
 - d. ontstekingsbeschermingssoorten:
 - 1 \hat{A} : EEx. (d): explosieveilige omhulling;
 - 2 \hat{A} : EEx. (ia): intrinsiekveilige stroomkring;
 - 3 \hat{A} : EEx. (p): overdruk omhulling;
 - e. temperatuurklasse;
 - f. SOLAS;
 - g. dienstruimte;
 - h. kofferdam;
 - i. ladingtankruimte;
 - j. onafhankelijke ladingtank;
 - k. pompkamer;

- l. woning;
- m. onbeschermd licht.

Artikel 2. Toepassing

1. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen bunkerstations aan de volgende artikelen van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG:
hoofdstuk 3, hoofdstuk 4, 8.01, 8.02, eerste lid, eerste volzin tot en met derde lid, 8.04, 8.05, 8.08, 8.09, 9.01 en 9.03 tot en met 9.16, 10.03, 10.05 en hoofdstuk 12.
2. De overgangsbepalingen van hoofdstuk 24a van bijlage II van de richtlijn, zijn voor zover toepasselijk, van overeenkomstige toepassing op bunkerstations.

Hoofdstuk 2. Constructie-eisen

Artikel 3. Materialen

1. De scheepsromp en de ladingtanks zijn gebouwd van scheepsbouwstaal of ander ten minste gelijkwaardig metaal. De gelijkwaardigheid heeft betrekking op de mechanische eigenschappen alsmede op een zelfde bestendigheid tegen de inwerking van temperatuur of vuur. De minister kan voor het materiaal van de scheepsromp en de ladingtanks andere, gelijkwaardige materialen toestaan.
2. Onafhankelijke ladingtanks zijn gemaakt van scheepsbouwstaal of een materiaal met gelijkwaardige mechanische eigenschappen en eenzelfde bestendigheid tegen de inwerking van temperatuur en vuur.
3. Delen van het bunkerstation die met de lading in aanraking kunnen komen, waaronder mede worden verstaan delen van de inrichting en de uitrusting, zijn van materiaal dat:
 - a. niet door de lading aangetast kan worden;
 - b. geen ontleding van de lading kan veroorzaken; en
 - c. geen schadelijke of gevaarlijke verbindingen kan vormen met de lading.
4. Het gebruik van hout of aluminiumlegeringen in de ladingzone is uitsluitend toegestaan:
 - a. voor losse uitrustingsstukken;
 - b. voor de onderstopping van tanks die onafhankelijk zijn van de scheepsromp;
 - c. voor de onderstopping van inrichtingen en uitrustingen;
 - d. voor onderdelen van machines;
 - e. voor onderdelen van de elektrische inrichting; en
 - f. voor onderdelen van de laad- en losinstallatie.
5. Het gebruik van rubber in de ladingzone is uitsluitend toegestaan voor:
 - a. bekleding van ladingtanks en laad- en losleidingen;
 - b. afdichtingen;
 - c. elektrische leidingen;
 - d. laad- en losslangen; of
 - e. isolering van ladingtanks en laad- en losleidingen.
6. Het gebruik van kunststoffen in de ladingzone is toegestaan voor de doeleinden, bedoeld in het vierde en het vijfde lid.
7. De minister kan het gebruik in de ladingzone van kunststoffen, rubber, hout of aluminiumlegeringen voor andere doeleinden toestaan. De toestemming wordt aangetekend in het certificaat, onder vermelding van de soort stof en het doel waarvoor deze gebruikt wordt.
8. In woningen en in overige verblijven vast ingebouwde materialen, met uitzondering van voor meubels gebruikte materialen, zijn moeilijk ontvlambaar en ontwikkelen in geval van brand geen gevaarlijke hoeveelheid rook of giftig gas.
9. De in de ladingzone gebruikte verf veroorzaakt geen vonken in geval van slagbelasting of gelijksoortige belasting.

Artikel 4. Opslag in ladingtanks

De ladingtanks zijn gebouwd voor of aangepast aan opslag en levering van gasolie, dieselolie of benzine.

Artikel 5. Ladingtankruimten en ladingtanks

1. De inhoud van een ladingtank is niet groter dan het aantal kubieke meters bepaald aan de hand van onderstaande tabel:

L \bar{A} — B \bar{A} — H in m ³	Maximaal toelaatbare inhoud van de ladingtank in m ³
tot 600	L \bar{A} — B \bar{A} — H \bar{A} — 0,3
600–3750	180 + (L \bar{A} — B \bar{A} — H – 600) \bar{A} — 0, 0635
meer dan 3750	380

2. Onafhankelijke ladingtanks zijn tegen opdrijven beveiligd.
3. Een pompput heeft niet meer dan 0,10 m³ inhoud.
4. De maximaal toegestane hoeveelheid benzine per bunkerstation is 15 m³.

Artikel 6. Indeling

1. Ladingtanks, kofferdammen en ladingtankruimten begrenzendende schotten zijn waterdicht.
2. Ladingtanks zijn van woningen, machinekamers en dienruimten onder dek buiten de ladingzone of, indien deze ontbreken, van de scheepseinden, door middel van kofferdammen met een minimale breedte van 0,60 m gescheiden. Indien ladingtanks in een ladingtankruimte zijn opgesteld, zijn zij ten minste 0,60 m van de scheepseinden verwijderd.
3. Indien de ladingtanks in een ladingtankruimte zijn opgesteld, zijn zij ten minste 0,50 m van de eindschotten van de ladingtankruimte verwijderd en kan in plaats van een kofferdam een eindschot, voorzien van een brandisolatie A-60 als bedoeld in voorschrift II-2/3 van SOLAS, zijn aangebracht.
4. Aan de zijde waaraan de te bunkeren schepen afmeren is over de gehele lengte van de ladingtanks een zijtank met een minimale breedte van 0,60 m aangebracht. Indien ladingtanks in een ladingtankruimte zijn opgesteld, zijn zij ten minste 0,60 m van de zijde waaraan de te bunkeren schepen afmeren, verwijderd.
5. Tussen woningruimten en overige ruimten is een brandisolatie A-60 als bedoeld in voorschrift II-2/3 van SOLAS aangebracht. De tanktop kan worden geïnspecteerd.

Artikel 7. Openingen van de ladingtanks

1. Ladingtankopeningen bevinden zich in de bovendecks gelegen ladingzone.
2. Ladingtankopeningen waarvan de doorsnede een oppervlakte heeft van meer dan 0,10 m² bevinden zich ten minste 0,50 m boven het dek. Indien deze openingen zich lager dan 0,50 m boven dek bevinden, is de ladingtank voorzien van niveaumeting gecombineerd met een overvulbeveiliging.
3. Iedere ladingtank of iedere groep van ladingtanks die door middel van een gasverzamelleiding met elkaar zijn verbonden is voorzien van veiligheidsinrichtingen ter voorkoming van ontoelaatbare over- en onderdruk, welke zo zijn gebouwd dat het binnendringen van water in de ladingtanks wordt verhinderd. De ladingtanks ten behoeve van gasolie en die ten behoeve van benzine zijn niet met elkaar verbonden.
4. Van de veiligheidsinrichtingen, genoemd in het derde lid, van ladingtanks voor de opslag van benzine, is het onderdrukventiel voorzien van een vlamkerend rooster en is het overdrukventiel als vlamkerend snelafblaasventiel uitgevoerd. Het onderdrukventiel is afgesteld op 3 kPa onderdruk en het snelafblaasventiel op 4 kPa overdruk.
5. Ladingtanks gelegen onder woning, winkel, kantoor of andere verblijven zijn door middel van een gasverzamelleiding met elkaar verbonden.
6. De opening van de veiligheidsinrichtingen van ladingtanks bestemd voor de opslag van gasolie, bedoeld in het derde lid, bevindt zich ten minste 2,00 m boven het dek en is ten minste 3,00 m van de openingen van woningen en andere verblijven verwijderd.
7. De opening van het overdrukventiel van ladingtanks bestemd voor de opslag van benzine, bedoeld in het derde lid, bevindt zich ten minste 5,00 m boven het dek en is ten minste 3,00 m van de openingen van woningen en andere verblijven verwijderd.
8. De ladingtanks, bestemd voor de opslag van benzine, zijn voorzien van een dampretourleiding om tijdens het vullen van de ladingtanks de gassen naar de tankwagen, die de benzine levert of het tankschip, dat de benzine levert, terug te voeren. Bij belading vanuit een tankwagen is

het systeem zo ontworpen dat het ontstaan van drukstoten zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het aansluitpunt van het dampretoursysteem is voorzien van een veerbelaste klep die het systeem gesloten houdt, ook indien het bijbehorend afsluitdeksel niet is aangebracht.

9. Het aansluitpunt van de dampretourleiding is zodanig uitgevoerd dat het aansluiten van de vulslang op de dampretourleiding is uitgesloten.

Artikel 8. Laad- en losleidingen

1. Laad- en losleidingen zijn vast ingebouwd.
2. Laad- en losleidingen zijn van andere leidingen onafhankelijk.
3. Laad- en losleidingen zijn voldoende buigzaam en hebben voldoende dichtheid en weerstand tegen de beproevingsdruk.
4. Metalen koppelingen van de buigzame slangen naar de te bunkeren schepen zijn zodanig geaard, dat elektrostatische oplading wordt verhinderd.
5. Laad- en losleidingen zijn zodanig uitgevoerd, dat in die leidingen achterblijvende vloeistof in de ladingtanks terugvloeit of op zo veilig mogelijke wijze kan worden verwijderd.
6. Onder de ladingpompen en de voor het laden of lossen gebruikte aansluitingen zijn voorzieningen aangebracht om eventuele lekvloeistof op te vangen.
7. Laad- en losleidingen onderscheiden zich duidelijk van andere leidingen.
8. Aansluitingen van laad- en losleidingen zijn voorzien van een koppeling die voldoet aan de Europese norm EN 12 827.
9. De onderdelen van de laad- en losleidingen zijn elektrisch geleidend met de scheepsromp verbonden.
10. Het open of gesloten zijn van een afsluitinrichting van een laad- en losleiding wordt ondubbelzinnig en duidelijk kenbaar gemarkeerd.
11. De installatie voor het afleveren van benzine voldoet aan CPR 9-1, Hoofdstuk 6.
12. Pompen voor de afgifte van gasolie bevinden zich aan dek of in een daarvoor bestemde dienstruimte.
13. Pompen en leidingen voor de afgifte van benzine bevinden zich aan dek of in een pompkamer. Indien de pomp zich aan dek bevindt, bedraagt de afstand tot de openingen van woningen en andere verblijven ten minste 6,00 m. De ruimte aan dek en de pompkamer worden tot de ladingzone gerekend.

Artikel 9. Druk in de laad- en losleidingen

1. Laad- en losleidingen zijn aan de ingang en aan de uitgang van de pomp voorzien van inrichtingen voor het meten van de druk.
2. De aanwijsschalen van de manometers hebben een diameter van ten minste 0,14 m.
3. De druk in de laad- en losleidingen is afleesbaar vanaf de plaats waar de met die leidingen verbonden pompen worden bediend.
4. De maximaal toegestane over- en onderdruk is door middel van een rode streep aangegeven.

Artikel 10. Inrichting kofferdammen

1. Een kofferdam beslaat het gehele oppervlak van de eindschotten van de ladingtanks.
2. Het van de ladingzone afgewende schot van de kofferdam is van scheepshuid tot scheepshuid en van scheepsbodem tot dek in één spantvlak aangebracht.
3. De kofferdam, het middelste deel van een kofferdam of een andere ruimte in de onderdeks gelegen ladingzone mag als dienstruimte zijn ingericht, indien:
 - a. de dienstruimte begrenzende schotten verticaal tot op de bodem zijn aangebracht;
 - b. de dienstruimte slechts vanaf dek toegankelijk is; en
 - c. de dienstruimte, met uitzondering van de toegangs- en ventilatieopeningen, waterdicht is.
4. Kofferdammen tussen machinekamers of dienstruimten en ladingtanks kunnen met behulp van een pomp met water gevuld en gelensd worden. Het vullen kan binnen 30 minuten plaats vinden.
5. Het vierde lid is niet van toepassing, indien het schot tussen de machinekamer of de dienstruimte en de kofferdam is voorzien van een brandisolatie A-60 als bedoeld in voorschrift II-2/3 van SOLAS.
6. Kofferdammen worden niet via een vast aangebrachte leiding met een andere leiding van het bunkerstation buiten de ladingzone verbonden.

Artikel 11. Doorvoeringen

1. Ladingtanks, kofferdammen, eindschotten van de ladingtankruimten en de ladingzone begrenzende schotten hebben onder dek geen andere openingen of doorvoeringen dan de in dit artikel genoemde.
2. In de schotten tussen twee ladingtankruimten mogen doorvoeringen zijn aangebracht.
3. In het schot tussen machinekamer en kofferdam of dienstruimte in de ladingzone mogen gasdichte en door een erkend onderzoekingsbureau toegestane doorvoeringen zijn aangebracht.
4. Indien het bunkerstation is uitgerust met een pompkamer onder dek, mogen in het schot tussen ladingtanks onderling doorvoeringen aanwezig zijn, indien de laadleiding in de pompkamer direct op het schot van een afsluiter is voorzien. Deze afsluiter kan vanaf het dek worden bediend.
5. Aandrijfassen van de lens- en ballastpompen in de ladingzone mogen door het schot tussen dienstruimte en machinekamer gevoerd worden, indien:
 - a. de dienstruimte voldoet aan de omschrijving in artikel 10, derde lid;
 - b. de doorvoering van de as door het schot gasdicht is;
 - c. de doorvoering door een erkend onderzoekingsbureau is toegestaan; en
 - d. op een bord de noodzakelijke bedrijfsaanwijzingen zijn aangegeven.
6. Door het schot tussen machinekamer en dienstruimte in de ladingzone mogen elektrische kabels, hydrauliekleidingen en pijpleidingen voor meet-, regel- en alarminrichtingen worden gevoerd, indien de doorvoeringen gasdicht en door een erkend onderzoekingsbureau toegestaan zijn.
7. Door het schot tussen machinekamer en dienstruimte in de ladingzone mogen pijpleidingen worden gevoerd, indien het leidingen tussen installaties in de machinekamer en de dienstruimte betreft, die in de dienstruimte geen openingen hebben en op het schot in de machinekamer zijn voorzien van een afsluiter.
8. Vanuit de machinekamer mogen pijpleidingen door de dienstruimte in de ladingzone of door de kofferdam naar buiten worden gevoerd, indien zij in de dienstruimte of in de kofferdam in dikwandige uitvoering zijn uitgevoerd en in de dienstruimte of in de kofferdam geen flensverbindingen of openingen hebben.

Artikel 12. Toegangen

1. Toegangsopeningen tot kofferdammen, zijtanks, dubbele bodems, ladingtanks, ladingtankruimten en andere betreedbare ruimten in de ladingzone hebben zodanige afmetingen, dat een persoon die een ademhalingsapparaat draagt onbelemmerd in en uit de ruimte kan komen.
2. De minimale grootte van een toegangsopening is $0,36 \text{ m}^2$ en de kleinste zijde $0,50 \text{ m}$.
3. Ladingtanks mogen van ronde openingen met een minimale diameter van $0,70 \text{ m}$ zijn voorzien. Bij ladingtanks met een inhoud van minder dan 10 m^3 kan de diameter verminderd worden tot $0,60 \text{ m}$.
4. Toegangsopeningen zijn zodanig, dat gewonde of buiten kennis zijnde personen zonder bijzondere moeilijkheden van de bodem van de desbetreffende ruimte kunnen worden gehaald.
5. Dienstruimten onder dek in de ladingzone zijn zodanig ingericht, dat zij goed toegankelijk zijn en de daarin aanwezige inrichtingen ook door personen die een persoonlijke veiligheidsuitrusting dragen veilig kunnen worden bediend. Gewonde of buiten kennis zijnde personen kunnen zonder bijzondere moeilijkheden als gevolg van de inrichting uit de dienstruimte worden gehaald.

Artikel 13. Uitlaatgassenleidingen

1. Uittrede-openingen van uitlaatgassenleidingen zijn ten minste $2,00 \text{ m}$ van de ladingzone verwijderd.
2. Uitlaatgassenleidingen van motoren zijn zodanig aangebracht, dat de uitlaatgassen zich van het bunkerstation verwijderen.
3. Uitlaatgassenleidingen zijn niet in de ladingzone aangebracht.
4. Uitlaatgassenleidingen zijn voorzien van een inrichting ter voorkoming van het uittreden van vonken.

Artikel 14. Brandstoftanks

1. Indien het bunkerstation van ladingtankruimten is voorzien, kan de dubbele bodem van die ruimten als brandstoftank zijn ingericht, indien de dubbele bodem ten minste 0,60 m hoog is.
2. Brandstofleidingen en openingen van brandstoftanks bevinden zich niet in ladingtankruimten.
3. Ontluchtingsleidingen van brandstoftanks zijn tot 0,50 m boven het open dek gevoerd.
4. De openingen van de overloopleidingen zijn voorzien van een door middel van een rooster of een geperforeerde plaat gevormde bescherming.

Artikel 15. Lens- en ballastinrichting

1. Dubbele bodems in gebruik als brandstoftank zijn niet op het lensstelsel aangesloten.
2. Indien de ballastpomp in de ladingzone is opgesteld, bevinden de standpijp en de buitenboordaansluiting voor het aanzuigen van ballastwater zich eveneens in de ladingzone.
3. Een pompkamer onder dek kan in geval van nood met behulp van een van andere installaties onafhankelijke inrichting in de ladingzone worden gelensd. Deze lensinrichting is opgesteld buiten de pompkamer.

Artikel 16. Machinekamers

1. Verbrandingsmotoren zijn buiten de ladingzone aangebracht.
2. Machinekamers zijn vanaf het dek toegankelijk.

Artikel 17. Machines

1. Ventilatieopeningen van machinekamers en inlaatopeningen van motoren zijn, indien de motoren de lucht niet direct vanuit de machinekamer aanzuigen, ten minste 2,00 m van de ladingzone verwijderd.
2. Vonkvorming in de ladingzone is uitgesloten.
3. De oppervlaktetemperaturen aan uitwendige delen en lucht- en uitlaatgassenkanalen van motoren die tijdens het laden en lossen worden gebruikt, zijn niet hoger dan die van temperatuurklasse T3.
4. De ventilatie van de gesloten machinekamer is zodanig, dat bij een buitentemperatuur van 20 °C de gemiddelde temperatuur van de machinekamer niet hoger wordt dan 40 °C.

Artikel 18. Gevaar voor vonkvorming

Elektrisch geleidende verbindingen tussen het bunkerstation en de wal en het bunkerstation en het te bunkeren schip zijn zodanig, dat zij geen ontstekingsbron vormen.

Artikel 19. Inspectie, ventilatie en reiniging

1. Kofferdammen, zijtanks, dubbele bodems, ladingtanks, ladingtankruimten en andere betreedbare ruimten in de ladingzone zijn zo ingericht, dat zij volledig kunnen worden gereinigd en geïnspecteerd.
2. Uitgezonderd ruimten bestemd voor ballast, kunnen ruimten in de ladingzone worden geventileerd.
3. Woningen en dienruimten kunnen worden geventileerd. Aan de zijde waar de te bunkeren schepen afmeren, bevinden zich geen openingen of toegangen tot de woningen of dienruimten.
4. Van ruimten in de ladingzone kan van buitenaf worden vastgesteld of zij gasvrij zijn.

Artikel 20. Veiligheids- en controle-inrichtingen ten behoeve van het beladen van bunkerstations

1. Iedere ladingtank is voorzien van:
 - a. een vulmerk met de vullingsgraad van 97%;
 - b. een niveau-alarminrichting die uiterlijk bij een inhoud van 90% in werking treedt.; en
 - c. indien dit overeenkomstig artikel 7, tweede lid, wordt vereist, een overvulbeveiliging die

uiterlijk bij een inhoud van 97,5% in werking treedt of, indien vanuit een tankwagen wordt beladen, een beveiliging die uiterlijk bij een inhoud van 97,5%, mits de inhoud van de laadleiding en/of de laadslang nog in de te beladen ladingtank kan worden opgenomen, de toevoer naar de ladingtank automatisch en volledig afsluit.

2. De vullingsgraad wordt in procenten bepaald met een fout van ten hoogste 0,5 procentpunt.
3. De vullingsgraad wordt bepaald ten opzichte van de totale inhoud van de ladingtank inclusief de expansietruuk.
4. De vullingsgraad wordt bepaald voor een temperatuur van de stof van 15 °C.
5. De niveau-alarminrichting en de overvulbeveiliging schakelen aan boord een optisch en akoestisch alarm in.
6. Het optisch alarm is waarneembaar vanaf iedere plaats waar de afsluiters van de ladingtanks worden bediend.
7. Indien de bediening van de afsluiters van de ladingtanks zich in een controleruimte bevindt, is het optisch en akoestisch alarm van de niveau-alarminrichting zowel in de controleruimte als aan dek waarneembaar.
8. Vanuit de controleruimte bestaat goed overzicht over de plaats van aansluiting van de laad- en losleidingen.
9. De niveau-alarminrichting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, is niet noodzakelijk, indien de inhoud van de ladingtank minder dan 10 m³ bedraagt.
10. De beveiliging, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, werkt onafhankelijk van de tankwagen en is van een door KIWA goedgekeurd type en voldoet aan BRL-K 636.

Artikel 21. Veiligheids- en controle-inrichtingen ten behoeve van het bunkeren

1. Het bunkerstation beschikt over een snelsluitinrichting door middel waarvan het bunkeren kan worden onderbroken. Deze inrichting wordt met behulp van een besturingsinrichting door het binaire signaal van het deel van de overvulbeveiliging in de bunker van het te bunkeren schip gesloten. De snelsluitinrichting kan onafhankelijk van het binaire signaal worden gesloten.
2. De besturingsinrichting zet het binaire signaal om in een signaal waarmee de snelsluitinrichting wordt gesloten.
3. Stroomkringen voor de besturing van de snelsluitinrichtingen zijn in het ruststroom-principe uitgevoerd of worden door middel van andere geëigende maatregelen voor de controle op fouten beveiligd. Stroomkringen die niet volgens het ruststroom-principe kunnen worden geschakeld, zijn met betrekking tot hun goede werking gemakkelijk te controleren.
4. Het binaire signaal kan aan de besturingsinrichting via intrinsiek veilige stroomkring met wandcontactdozen van een koppelinrichting als bedoeld in IEC-publicatie 309 voor gelijkstroom 40 tot 50 V, kleur wit, geleidingsnok 10 uur, worden overgebracht.
5. De snelsluitinrichting stelt aan boord een optisch en akoestisch alarm in werking.

Hoofdstuk 3. Inrichting en uitrusting

Artikel 22. Speciale uitrusting

1. Aan boord bevinden zich voor ieder lid van de bemanning een veiligheidsbril, een paar veiligheidshandschoenen, beschermende kleding en een paar veiligheidslaarzen. Deze bieden adequate bescherming tegen schadelijke effecten van gasolie, dieselolie of benzine.
2. Indien lege ladingtanks of ladingtankruimten moeten worden betreden waar gebrek aan zuurstof is, bevinden zich twee apparaten voor van de buitenlucht onafhankelijke zuurstofvoorziening en twee veiligheidslijnen aan boord.
3. Het bunkerstation is voorzien van een douche en een oog- en gezichtsbad op een direct vanuit de ladingzone toegankelijke plaats.

Artikel 23. Inrichting met betrekking tot het toegangsverbod en het rookverbod

Het bunkerstation is voorzien van duidelijke borden met het toegangsverbod en het rookverbod. De borden zijn aan beide zijden van het bunkerstation zowel overdag als 's nachts duidelijk zichtbaar. Zo nodig wordt aan boord aangegeven waar en onder welke omstandigheden een verbod niet van kracht is.

Hoofdstuk 4. Elektrische installaties

Artikel 24. Elektrische inrichtingen

Elektrische inrichtingen verkeren in onberispelijke staat.

Artikel 25. Verdeelsystemen

1. In ieder geïsoleerd verdeelsysteem is een automatische inrichting voor aardfoutcontrole met een optisch en akoestisch alarm ingebouwd. Uitval van deze inrichtingen wordt op de normaal daarvoor voorziene plaatsen gemeld.
2. Uitgezonderd plaatselijk begrensde en buiten de ladingzone gelegen installatiedelen en de inrichting voor aardfoutcontrole, bedoeld in het eerste lid, zijn verdeelsystemen niet elektrisch geleidend verbonden met de scheepsromp.

Artikel 26. Typen en plaatsen van de elektrische inrichtingen

1. In de ladingzone bevinden zich geen elektrische toestellen die niet voldoen aan de eisen voor explosiegroep IIA en temperatuurklasse T3.
2. In ladingtanks en laad- en losleidingen bevinden zich geen elektrische inrichtingen, met uitzondering van intrinsiek veilige meet-, regel- en alarminrichtingen.
3. In kofferdammen, ladingtankruimten en, indien aanwezig zijtanks en dubbele bodems, bevinden zich geen elektrische inrichtingen, met uitzondering van:
 - a. meet-, regel- en alarminrichtingen in erkend veilige uitvoering;
 - b. lichten in de ontstekingsbeschermingssoort EEx (d) of EEx (p).
4. In de dienstruimten onder dek in de ladingzone bevinden zich geen elektrische inrichtingen met uitzondering van:
 - a. meet-, regel- en alarminrichtingen in erkend veilige uitvoering;
 - b. lichten in de ontstekingsbeschermingssoort EEx (d) of EEx (p);
 - c. motoren in erkend veilige uitvoering ten behoeve van de voor het bedrijf noodzakelijke installaties.
5. Niet-intrinsiek veilig uitgevoerde schakel- en beveiligingsinrichtingen van installaties als bedoeld in het tweede, derde en vierde lid, bevinden zich buiten de ladingzone.
6. De elektrische inrichtingen aan dek zijn ten minste beperkt explosie veilig.
7. Accumulatoren bevinden zich buiten de ladingzone.
8. Elektrische inrichtingen buiten de ladingzone, die niet ten minste beperkt explosie veilig zijn uitgevoerd, kunnen vanuit een centrale plaats aan boord worden uitgeschakeld.
9. Niet-beperkt explosie veilig uitgevoerde generatoren die door een machine continu worden aangedreven, zijn voorzien van een schakelaar die de bekrachtiging van de generator uitschakelt. Een bord met de bedieningsvoorschriften is bij de schakelaar aangebracht.
10. Uitval van de elektrische voeding van veiligheids- en controle-inrichtingen wordt direct, automatisch, optisch en akoestisch op de normaal daarvoor voorziene plaatsen gemeld.

Artikel 27. Aarding

1. De bij normaal bedrijf niet onder spanning staande metalen delen van elektrische toestellen, metalen wapeningen en mantels van kabels in de ladingzone zijn geaard of door de wijze van inbouw elektrisch geleidend met de scheepsromp verbonden.
2. Ladingtanks zijn geaard.

Artikel 28. Elektrische kabels

1. Kabels in de ladingzone zijn voorzien van een metalen omvlechting.
2. Kabels en wandcontactdozen in de ladingzone en aan dek zijn beschermd tegen mechanische beschadiging.
3. Uitgezonderd kabels ten behoeve van intrinsiek veilige stroomkringen en kabels voor de aansluiting van sein-, navigatie- en loopplankverlichting, bevinden zich geen losse kabels in de ladingzone.
4. Kabels voor intrinsiek veilige stroomkringen maken uitsluitend deel uit van intrinsiek veilige stroomkringen.
5. Kabels voor intrinsiek veilige stroomkringen liggen volledig gescheiden van kabels voor niet-intrinsiek veilige stroomkringen.

Artikel 29. Sein-, navigatie- en loopplankverlichting

1. De kabels voor de aansluiting van sein-, navigatie- en loopplankverlichting zijn voorzien van mantelleidingen van het type H 07 RN-F als bedoeld in IEC-publicatie 245-66 of van ten minste gelijkwaardige mantelleidingen. De oppervlakte van de minimumdoorsnede van de geleidingsdraden is $1,5 \text{ mm}^2$.
2. De kabels zijn zo kort mogelijk en zodanig geplaatst, dat geen gevaar voor onbedoelde beschadiging bestaat.
3. Wandcontactdozen voor de aansluiting van sein- en navigatieverlichting zijn vast aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van de mast waaraan de verlichting is bevestigd.
4. Wandcontactdozen voor de aansluiting van loopplankverlichting bevinden zich in de onmiddellijke nabijheid van de te verlichten loopplank.
5. De wandcontactdozen staan niet onder spanning bij uitgeschakelde verlichting.
6. Het insteken en uittrekken van de stekkers mag niet mogelijk zijn bij onder spanning staande wandcontactdozen.

Artikel 30. Draagbare lampen

Draagbare lampen in gebruik in de ladingzone en aan dek zijn voorzien van een eigen stroombron en zijn explosie veilig uitgevoerd.

Artikel 31. Verlichting

1. Aan boord is adequate verlichting aanwezig om veilig te kunnen laden bij nacht of bij slecht zicht.
2. Verlichting vanaf het dek geschiedt door goed bevestigde elektrische lampen die zo zijn geplaatst, dat zij niet kunnen worden beschadigd.

Hoofdstuk 5. Brandveiligheid

Artikel 32. Vuur en onbeschermd licht

1. Verlichting aan boord is elektrisch.
2. Verwarmings-, kook- en koeltoestellen zijn elektrisch.
3. In afwijking van het tweede lid kunnen voor verwarmingstoestellen en verwarmingsketels die zijn opgesteld in de machinekamer of in een speciaal daarvoor geschikte ruimte vloeibare brandstoffen met een vlampunt boven 55 °C worden gebruikt.
4. Kook- en koeltoestellen bevinden zich uitsluitend in woningen en winkelruimten.
5. Oeningen van schoorstenen bevinden zich ten minste 2,00 m buiten de ladingzone.
6. Schoorstenen zijn zodanig geconstrueerd, dat het naar buiten treden van vonken en het binnendringen van water wordt verhinderd.

Artikel 33. Brandblusvoorzieningen

1. In aanvulling op de door artikel 10.03, eerste lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG vereiste draagbare blustoestellen zijn in de ladingzone nog ten minste twee extra draagbare blustoestellen aanwezig. Artikel 10.03, tweede lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG is op de extra blustoestellen van toepassing.
2. Het bunkerstation is voorzien van een vast ingebouwd brandblussysteem.
3. Het vast ingebouwde brandblussysteem, bedoeld in het tweede lid, voldoet, indien water als blusmiddel wordt gebruikt, aan de volgende kenmerken:
 - a. de installatie wordt gevoed door twee onafhankelijke brandblus- of ballastpompen of door een permanente walaansluiting;
 - b. in geval van voeding door pompen aan boord is één van deze pompen altijd bedrijfs gereed en zijn de pompen niet in dezelfde ruimte opgesteld;
 - c. aan dek zijn ten minste drie brandslangaansluitingen;
 - d. er zijn drie voldoende lange en op de brandslangaansluitingen passende brandslangen, voorzien van een straalpijp;
 - e. het sproeistuk heeft een diameter van ten minste 12 mm;

- f. ten minste twee, niet van dezelfde brandslangaansluiting afkomstige waterstralen kunnen tegelijkertijd iedere plaats van het dek in de ladingzone bereiken;
- g. de capaciteit van de installatie is ten minste voldoende om bij gelijktijdig gebruik van twee straalpijpen vanaf iedere plaats aan boord het bluswater een werpafstand te laten bereiken gelijk aan de scheepsbreedte; en
- h. een veerbelaste terugslagklep garandeert, dat gassen niet door de brandblusinstallatie in woningen of dienstruimten buiten de ladingzone kunnen komen.

Artikel 34. Brandmeldinstallatie

1. Alle dienstruimten zijn voorzien van een doelmatige brandmeldinstallatie, waarmee de aanwezigheid van een brand, alsmede de plaats daarvan automatisch wordt gemeld.
2. De brandmeldinstallatie is te allen tijde in bedrijf.
3. De brandmeldinstallatie is eventueel voorzien van extra handbediende brandmelders, die echter niet in de plaats komen van de voorgeschreven automatische brandmelders.
4. De werking van de brandmeldinstallatie is gebaseerd op het ruststroomprincipe. Verstoring hiervan geeft een optisch en akoestisch alarmsignaal op elk controlepaneel ten gevolg.
5. De aanwezigheid van brand wordt centraal, op de normaal daarvoor voorziene plaats optisch en akoestisch gemeld.
6. De brandmeldinstallatie is op één van de volgende wijzen uitgevoerd:
 - a. de brandmelders zijn op afstand individueel geïdentificeerd, of
 - b. de brandmelders zijn in secties gegroepeerd.
7. Indien de brandmelders op afstand individueel zijn geïdentificeerd, ook genoemd het adresseerbare systeem, bevat het controlepaneel duidelijke informatie omtrent de ligging van elke gedetecteerde ruimte.
8. Indien de brandmelders zijn gegroepeerd in secties, ook genoemd het niet-adresseerbare systeem, geldt:
 - a. het controlepaneel bevat duidelijke informatie omtrent de ligging van elke gemelde sectie;
 - b. een sectie mag zich niet over meer dan één dek uitstrekken. In het geval dat een gesloten trappenhuis zich over meer dekken uitstrekt, mag het trappenhuis als één sectie worden uitgevoerd;
 - c. voor elk der volgende ruimten geldt dat deze niet met andere ruimten tot één sectie mogen behoren:
 1. een ruimte waar een verbrandingsmotor staat op gesteld;
 2. een pompkamer;
 3. een omsloten trappenhuis indien het trappenhuis meer dan twee dekken met elkaar verbindt;
 4. een opslag van gevaarlijke stoffen;
 5. een winkel.

Hoofdstuk 6. Bescheiden Aan Boord

Artikel 35. Documenten

De volgende documenten bevinden zich aan boord:

- a. een geldig certificaat;
- b. de schriftelijke instructies met betrekking tot de opslag van gasolie of dieselolie;
- c. een bijgewerkt exemplaar van Bijlage 1 van de VBG;
- d. een bijgewerkt exemplaar van de bijlage II van richtlijn 2006/87/EG en deze bijlage;
- e. een beproevingsboek;
- f. de geldige bewijzen van de beproeving van de brandblustoestellen, de brandslangen, de laad- en losslangen, de elektrische inrichtingen en, indien vereist, van de speciale uitrusting;
- g. een tekening waarop de grenzen van de ladingzone en de in deze zone geïnstalleerde elektrische toestellen zijn aangegeven;
- h. een lijst van in de ladingzone geïnstalleerde elektrische inrichtingen;
- i. een lijst of schema met de buiten de ladingzone aanwezige elektrische toestellen die ingeval van een calamiteit uitgeschakeld worden;
- j. de gebruiksaanwijzingen in de Nederlandse taal van de toestellen en installaties waarvan het gebruik speciale veiligheidsmaatregelen vereist; en

- k. de documenten met betrekking tot de overvulbeveiliging en de installatie voor het afleveren van benzine, indien aanwezig.

Artikel 36. Schriftelijke instructies

1. De instructies, bedoeld in artikel 35, onderdeel b, geven handelingsvoorschriften voor ongevallen en incidenten. Zij zijn op een voor alle personeelsleden toegankelijke plaats opgehangen.
2. De personeelsleden zijn op de hoogte van de plaats waar de instructies zijn opgehangen, de inhoud en de wijze van uitvoering ervan.
3. De instructies zijn gesteld in de Nederlandse taal.
4. De instructies geven beknopt aan:
 - a. de aard van het gevaar dat de opslag van gasolie, dieselolie of benzine met zich meebrengt en de daaruit voortvloeiende noodzakelijke veiligheidsmaatregelen;
 - b. de te nemen maatregelen en de te verlenen hulp, indien personen met gasolie, dieselolie of benzine in aanraking komen;
 - c. de te nemen maatregelen bij brand en de middelen of groepen van middelen die bij de brandbestrijding mogen worden gebruikt; en
 - d. de in geval van breuk of andere beschadiging van de tanks of bij het vrijkomen van de opgeslagen gasolie, dieselolie of benzine te nemen maatregelen, in het bijzonder, indien deze stoffen zich hebben verspreid.

Artikel 37. Verklaring bij brandblustoestellen

Het bewijs van beproeving van brandblustoestellen, bedoeld in artikel 35, onderdeel f, wordt tevens aangebracht op de toestellen.

Artikel 38. Bescheiden betreffende elektrische installaties

1. De lijst, bedoeld in artikel 35, onderdeel h, vermeldt de plaats van opstelling, de wijze van bescherming, de ontstekingsbeschermingssoort, de goedkeuringsinstantie en het goedkeuringsnummer van de in de ladingzone geïnstalleerde elektrische inrichtingen.
2. De bescheiden, bedoeld in artikel 35, onderdelen f, g, h en i, zijn voorzien van een stempel van goedkeuring van de minister.
3. Indien bevorderlijk voor de overzichtelijkheid, kunnen daarvoor in aanmerking komende gegevens uit de bescheiden, bedoeld in artikel 35, onderdelen f, g, h en i, worden gecombineerd in één document met gegevens uit de bescheiden, bedoeld in artikel 35.

Hoofdstuk 7. Keuringen

Artikel 39. Tot keuren bevoegde personen

1. De in dit hoofdstuk voorgeschreven keuringen of beproevingen worden verricht door daartoe door de minister aangewezen personen.
2. Het resultaat van de keuring of beproeving wordt ondertekend aangetekend in het beproevingenboek, bedoeld in artikel 35, onderdeel e, door degene die de keuring of beproeving heeft uitgevoerd, met vermelding van de datum waarop die keuring of beproeving heeft plaatsgevonden of is geëindigd.
3. Indien uit een keuring of beproeving blijkt, dat het gekeurde of beproefde niet voldoet aan de gestelde eisen, stelt degene die de keuring of beproeving heeft verricht de minister hiervan onverwijld in kennis.

Artikel 40. Elektrische inrichtingen

In het derde jaar van geldigheid van het certificaat worden door een erkend installateur gekeurd:

- a. de isolatieweerstand van de elektrische inrichtingen;
- b. de aarding van de elektrische inrichtingen; en
- c. de explosiebeveiligde elektrische inrichtingen.

Artikel 41. Uitrusting

1. De brandblustoestellen, bedoeld in artikel 33, eerste lid, en de brandslangen, bedoeld in artikel 33, derde lid, worden eenmaal per twee jaar door een erkend installateur gekeurd.
2. Laad- en losslangen worden eenmaal per jaar gekeurd.
3. De speciale uitrusting, bedoeld in artikel 22 wordt gekeurd volgens de aanwijzingen van de fabrikant van de uitrusting. Artikel 39, eerste lid, is niet van toepassing.

Artikel 42. Beproeving van de druk

1. Ladingtanks, kofferdammen en laad- en losleidingen worden eerst voor ingebruikname en vervolgens ten minste eenmaal per elf jaar op druk beproefd.
2. De beproevingsdruk voor de kofferdammen en open ladingtanks is ten minste 10 kPa overdruk.
3. De beproevingsdruk van de laad- en losleidingen is ten minste 1000 kPa overdruk.
4. De beproeving van de druk geschiedt volgens daartoe door de minister of een erkend onderzoeksbureau uitgevaardigde voorschriften.

Artikel 43. Beproeving door de bemanning

De meetapparatuur wordt voor ieder gebruik conform de gebruiksaanwijzing door de gebruiker beproefd. Artikel 39 is niet van toepassing.

Artikel 44. Droogstaande keuring

De minister kan voor de verlenging van het certificaat afzien van een droogstaande keuring als bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, indien de toestand van de romp een controle van binnenuit redelijkerwijs toelaat.

Hoofdstuk 8. Voorschriften voor laden, bunkeren en ontgassen

Artikel 45. Bunkercontrolelijst

1. Indien geen snelsluitinrichting als bedoeld in artikel 21 op het bunkerstation of het te bunkeren schip aanwezig is, wordt voor aanvang van het bunkeren een bunkercontrolelijst volledig en in tweevoud ingevuld.
2. De bunkercontrolelijst bevat de volgende gegevens:
 - a. de naam van het bunkerstation;
 - b. de naam en het uniek europees scheepsidentificatienummer van het te bunkeren schip;
 - c. de naam van de schipper of de gevolmachtigde van het te bunkeren schip;
 - d. de plaats waar en de datum waarop het bunkeren plaatsvindt;
 - e. de hoeveelheid te bunkeren gasolie, dieselolie of benzine in liters;
 - f. de pompsnelheid in liters per minuut; en
 - g. de hoeveelheid smeerolie die wordt overgepompt.
3. De schipper van het te bunkeren schip en de voor de bunkering vanwege het bunkerstation verantwoordelijke persoon ondertekenen de bunkercontrolelijst na invulling.
4. Het eerste, tweede en derde lid zijn niet van toepassing, indien het bunkerstation in totaal maximaal 30 m³ gasolie, dieselolie of benzine kan bevatten.

Artikel 46. Meren

Te bunkeren en te lossen schepen worden zodanig gemeerd, dat de elektrische kabels en de buigzame leidingen niet onder trek- of buigspanning komen te staan. In geval van gevaar kan snel worden ontmeerd.

Artikel 47. Maatregelen tijdens het bunkeren

1. Tijdens het bunkeren is aan boord geen vuur of onbeschermd licht aanwezig.
2. Niet beperkt explosie veilig uitgevoerde elektrische inrichtingen buiten de ladingzone worden in geval van een calamiteit uitgeschakeld.

3. Schepen waarop geen bunkerwacht is aangewezen of waarmee de communicatie niet in voldoende mate is verzekerd worden niet gebunkerd.
4. De bunkerleiding is tijdens het bunkeren in alle werkrichtingen vrij beweegbaar en heeft voldoende speelruimte.
5. In geval van gevaar wordt het bunkeren onmiddellijk gestopt.
6. In leidingen achtergebleven vloeistof, met uitzondering van die in vollschlauchsystemen, wordt op veilige wijze verwijderd.

Artikel 48. Maatregelen tijdens het laden

1. Tijdens het laden is aan boord van het bunkerstation geen vuur of onbeschermd licht aanwezig.
2. Niet beperkt explosie veilig uitgevoerde elektrische inrichtingen buiten de ladingzone worden ingeval van een calamiteit uitgeschakeld.
3. In geval van gevaar wordt het laden onmiddellijk gestopt.
4. In leidingen achtergebleven vloeistof, met uitzondering van die in vollschlauchsystemen, wordt op veilige wijze verwijderd.
5. Tijdens het vullen van een ladingtank met benzine vanuit een tankwagen bevindt de tankwagen zich in de open lucht en is de peilopening van de ladingtank gesloten. Tijdens het aan- en afkoppelen van de loslang en de dampretourslang is de motor van de tankwagen niet in werking. Er zijn maatregelen genomen om eventueel ontstane elektrostatische elektriciteit af te voeren. Hiertoe is een aardkabel met een minimaal kernoppervlak van 25 mm² tussen de tankwagen en de te vullen ladingtank aangebracht.
6. Het vullen van een ladingtank met benzine vanuit een tankwagen geschiedt slechts door vrije val.
7. Direct na het laden en het afkoppelen van de laadslang wordt de laadaansluiting afgesloten.

Artikel 49. Maatregelen tijdens het ontgassen

1. Tijdens het ontgassen is aan boord van het bunkerstation geen vuur of onbeschermd licht aanwezig.
2. Niet-explosie veilig uitgevoerde elektrische inrichtingen zijn tijdens het ontgassen uitgeschakeld.

Hoofdstuk 9. Overige voorschriften

Artikel 50. Ladingtanks

Gasolie, dieselolie of benzine wordt opgeslagen in de ladingtanks.

Artikel 51. Ladingtankdeksels

Behalve tijdens controle of reiniging van geloste ladingtanks en peiling of monsternamen zijn ladingtankdeksels gesloten.

Artikel 52. Laad- en losleidingen

Behalve tijdens laden, bunkeren of ontgassen zijn afsluitinrichtingen van de laad- en losleidingen gesloten.

Artikel 53. Motoren

Het is verboden motoren te gebruiken die gebruik maken van een brandstof met een vlammpunt lager dan 55 °C.

Artikel 54. Controle, lekkage en reinheid

1. Pompkamers worden dagelijks op lekkage gecontroleerd.
2. De bilge- en lekbakken worden in schone en productvrije toestand gehouden.
3. Maandelijks wordt gecontroleerd of de ladingtankruimten of de lege kofferdammen, behoudens

- condenswater, droog zijn.
4. Maandelijks worden ladingtankruimten, waarin zich ladingtanks bestemd voor de opslag van benzine bevinden, met behulp van een gasdetectiemeter gecontroleerd op lekkage. Het resultaat van de meting wordt aangetekend in het beproevingsboek, genoemd in artikel 35, onderdeel e.
 5. Ten minste éénmaal per jaar worden de ladingtanks gecontroleerd op de aanwezigheid van water. Het resultaat van controle wordt aangetekend in het beproevingsboek, genoemd in artikel 35, onderdeel e.
 6. Indien er tijdens de in het vijfde lid genoemde controle water wordt geconstateerd, wordt dit zo spoedig mogelijk verwijderd.

Artikel 55. Opslag

1. Het is verboden in de ladingzone gevaarlijke stoffen op te slaan zonder toestemming van de minister. De toestemming wordt aangetekend in het certificaat met vermelding van de toegestane soort opslag en de hoeveelheid.
2. Opslag van een voorraad flessen handelspropan met een toegelaten vulgewicht tussen de 5 en 35 kg, met het oog op de levering daarvan aan schepen, is tot een maximum brutogewicht van 5 000 kg toegestaan.
3. De opslag, bedoeld in het tweede lid, geschiedt aan dek in een afsluitbare ruimte die wordt gerekend tot de ladingzone.
4. De ruimte, bedoeld in het derde lid, is voldoende geventileerd. Bij lekkage kan het gas uit de ruimte ontsnappen.
5. De flessen worden staand opgesteld en tegen vallen gezekerd en zijn beschermd tegen hitte, zonnestralen en weersinvloeden.

Artikel 56. Bekendheid veiligheidszaken

1. Tijdens laden, bunkeren en ontgassen is ten minste één van de bemanningsleden aan boord in het bezit van een verklaring omtrent bijzondere kennis van het ADNR als bedoeld in 8.6.2 van Bijlage 1 van de VBG, tenzij men door de plaatselijk bevoegde autoriteit van deze verplichting is ontslagen. Deze verplichting geldt niet indien het bunkerstation in totaal maximaal 30 m³ gasolie, dieselolie of benzine kan bevatten.
2. De bemanning is bekend met de bediening van de brandblusinstallaties en de brandblustoestellen.
3. De instructies, bedoeld in artikel 35, onderdeel b, zijn op een voor alle personeelsleden toegankelijke plaats opgehangen.
4. De gebruiksaanwijzingen, bedoeld in artikel 35, onderdeel j, bevinden zich binnen handbereik van de plaats van waaruit de installatie of het toestel waarop de gebruiksaanwijzing betrekking heeft, wordt bediend.

Artikel 57. Toegang

1. Op bunkerstations geldt een toegangsverbod voor ruimten en gedeelten die:
 - a. niet behoren tot woning, winkel of kantoor;
 - b. geen directe verbinding vormen tussen woning, winkel of kantoor;
 - c. geen directe verbinding vormen tussen woning, winkel, kantoor en bunkerende schepen; en
 - d. geen directe verbinding vormen tussen woning, winkel, kantoor en de wal.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op personeelsleden, bevoegde ambtenaren en hulpverleners bij calamiteiten.
3. Met inachtneming van het eerste en tweede lid bepaalt de eigenaar of de aan boord verantwoordelijke persoon welke personen op welke tijdstippen waartoe toegang hebben.

Artikel 58. Gebruik van open vuur

In de ladingzone en in ruimten die niet behoren tot de woning, de winkel of een kantoor geldt een rookverbod en is gebruik van open vuur verboden.

Hoofdstuk 10. Voorschriften met betrekking tot de arbeid aan boord

Artikel 59. Schoonmaakwerkzaamheden

Schoonmaakwerkzaamheden in de onderdeks gelegen ladingzone met behulp van vloeistoffen met een vlampunt beneden 55 °C zijn verboden.

Artikel 60. Werkzaamheden in de ladingzone

Met uitzondering van afmeerwerkzaamheden zijn werkzaamheden in de ladingzone waarbij de mogelijkheid van vonkvorming bestaat verboden.

Artikel 61. Reparatie- en onderhoudswerkzaamheden

1. Reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan dek of in de ladingzone, waarbij vonken kunnen ontstaan of die met behulp van vuur of elektrische stroom moeten worden uitgevoerd, worden niet uitgevoerd tijdens het bunkeren of langsijde liggen van schepen die zijn geladen met gevaarlijke stoffen of tijdens het laden van het bunkerstation met gevaarlijke stoffen.
2. In dienst ruimten buiten de ladingzone zijn reparatie- en onderhoudswerkzaamheden niet toegestaan met geopende deuren, ramen of andere openingen en tijdens laden, bunkeren of ontgassen.

Artikel 62. Toegang

1. Ladingtanks, kofferdammen, zijtanks, pompkamers onder dek, dubbele bodems en ladingtankruimten worden uitsluitend betreden voor het uitvoeren van controles en schoonmaakwerkzaamheden.
2. Het is verboden ladingtanks, kofferdammen, zijtanks, dubbele bodems en ladingtankruimten te betreden waar gebrek aan zuurstof is of waar gevaarlijke concentraties stoffen worden gemeten, zonder dat:
 - a. degene die de ruimte betreedt gebruik maakt van een van de buitenlucht onafhankelijke zuurstofvoorziening;
 - b. degene die de ruimte betreedt is beveiligd door middel van een veiligheidslijn;
 - c. een tweede persoon toezicht houdt en een van de buitenlucht onafhankelijke zuurstofvoorziening binnen handbereik heeft; en
 - d. aan boord, op roepafstand, nog ten minste twee andere personen of één andere persoon en een bergingsapparaat aanwezig zijn die hulp kunnen bieden.

Artikel 63. Gebruik speciale uitrusting

1. De bemanning is bekend met de situaties waarin en de wijze waarop de speciale uitrusting, bedoeld in artikel 22, eerste lid, gebruikt moet worden.
2. Personen als bedoeld in artikel 62, tweede lid, onderdelen a en c, zijn voldoende opgeleid in het gebruik van de vereiste apparatuur en fysiek in staat de werkzaamheden veilig te verrichten.

Hoofdstuk 11. Overgangsbepalingen

Artikel 64. Overgangsbepalingen voor bunkerstations die op 1 februari 2002 reeds in bedrijf waren

Voor bunkerstations die op 1 februari 2002 reeds in bedrijf waren geldt dat:

- a. de artikelen van deze bijlage, met hun onderwerp genoemd in de bij dit artikel behorende tabel, niet van toepassing zijn, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd. Indien bestaande delen worden vervangen door delen die in techniek en bouwwijze gelijk zijn, betekent dit geen vervanging in de zin van dit artikellid.
- b. bouw en uitrusting worden ten minste op de huidige stand met betrekking tot de veiligheid gehouden.

Artikel	Onderwerp
---------	-----------

3, achtste lid	Materialen in woningen etc.
5	Ladingtankruimten en ladingtanks
6	Indeling
7, eerste, tweede, vijfde en zesde lid	Ladingtankopeningen en gasverzamelleiding
8, dertiende lid	Plaats ladingpompen en afstand tot openingen
10	Inrichting kofferdammen
11, vierde lid	Doorvoeringen pompkamer onder dek
12, eerste tot en met vierde lid	Toegangsoopeningen
13, eerste, tweede en derde lid	Uitlaatgasleidingen
14, derde lid	Ontluchtingsleidingen van brandstoftanks
15	Lens- en ballastinrichting
17, eerste en derde lid	Motoren
19, derde lid	Openingen of toegangen aan de zijde waar de te bunkeren schepen afmeren
20, eerste lid, aanhef en onderdeel b, vijfde, zesde en zevende lid	Niveau-alarminrichting
25	Verdeelsystemen
26, eerste lid en derde tot en met tiende lid	Typen en plaatsen van de elektrische inrichtingen
28, eerste, tweede, vierde en vijfde lid	Elektrische kabels
32, tweede en vijfde lid	Vuur en onbeschermd licht
33, tweede en derde lid	Vast ingebouwd brandblussysteem
34	Brandmeldinstallatie

Hoofdstuk 12. Wederzijdse erkenning

Artikel 65

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.9. : Technische eisen voor patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel h

Hoofdstuk 1

Artikel 1

1. Deze bijlage is van toepassing op patrouillevaartuigen met een lengte van 20 meter of meer.
2. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen patrouillevaartuigen aan bijlage II van de richtlijn.
3. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen patrouillevaartuigen met als taak rampenbestrijding, zoals brandblusvaartuigen, bovendien aan de door de minister met betrekking tot een bepaald schip vastgestelde aanvullende eisen, afhankelijk van de beoogde inzet en het vaargebied.

Hoofdstuk 2

Artikel 2

1. Patrouillevaartuigen zijn uitgerust met ten minste één bijboot of één automatisch opblaasbaar reddingvlot.
2. Het automatisch opblaasbaar reddingvlot wordt aan beide scheepzijden op een gemakkelijke en veilige wijze te water gelaten en is zodanig opgesteld dat het ongehinderd kan opdrijven, opblazen en vrij van het schip kan komen bij het onderwater geraken van de opstelplaats.
3. Het automatisch opblaasbaar reddingvlot is groot genoeg om alle zich regelmatig aan boord bevindende personen op te nemen.
4. Het automatisch opblaasbaar reddingvlot bevat ten minste de volgende uitrusting:
 - a. een stel drijvende roeiriemen;
 - b. een werplijn met een lengte van ten minste 30 m; en
 - c. een hoosvat.
5. Het automatisch opblaasbaar reddingvlot wordt jaarlijks gekeurd door een erkend deskundige. Een bewijsstuk van de keuring, ondertekend door diegene die de keuring heeft verricht, bevindt zich aan boord.

Artikel 3

De artikelen 4.04 en 4.05 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG zijn niet van toepassing.

Artikel 4

Bij open patrouillevaartuigen waarvan de voortstuwingsmotor in een open kuip staat opgesteld, behoeft het verblijf niet gasdicht van deze ruimte gescheiden te zijn. De motor is geheel omsloten door een brandvertragende omkasting.

Artikel 5

Patrouillevaartuigen behoeven geen hekanker te hebben.

Hoofdstuk 3. Aanvullende eisen aan de uitrusting voor patrouillevaartuigen op zone 2

Artikel 6

1. Onverminderd de voorgeschreven uitrusting in de artikelen 10.02 tot en met 10.05 van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG hebben patrouillevaartuigen de volgende uitrusting aan boord:
 - 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 radiotelefonie-installatie waardoor gesprekken in het openbare verkeer mogelijk zijn;
 - f. drie valschermsignalen.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 2, tweede tot en met vijfde lid, is elk reddingvlot uitgerust met:
 - a. twee valschermsignalen; en
 - b. drie handstakellichten.

Hoofdstuk 4. Technische voorschriften voor patrouillevaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Artikel 7

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen patrouillevaartuigen aan de voorschriften van deze paragraaf indien zij gebouwd of bestemd zijn om ligplaats te nemen langs zijde van:

- a. schepen die ingevolge de desbetreffende bepalingen van de scheepvaartreglementen moeten zijn voorzien van één of meer blauwe lichten dan wel één of meer blauwe kegels of een seinvlag B dan wel een rood licht;
- b. schepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in bijlage 1 van de VBG vervoeren, maar die niet

de verplichting hebben, bedoeld onder a.

Artikel 8

1. Patrouillevaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen bedoeld in artikel 7, onderdelen a en b, met uitzondering van tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen tijdens stilliggen, voldoen aan de voorschriften genoemd in 7.1.2.19.1, tweede volzin, van Bijlage 1 van de VBG, met uitzondering van de in 8.1.5.1 (voor zover dit betrekking heeft op het voorschrift betreffende de giftigheidsmeter), 8.1.5.3, 9.1.0.32.1, 9.1.0.52.2, 9.1.0.71 en 9.1.0.74 vermelde voorschriften en met dien verstande dat:
 - a. indien in een voorschrift van naar de laadruimen of de beschermde zone gerichte openingen wordt gesproken hiermede alle openingen van de dienstruimten, de accommodatie of het stuurhuis worden bedoeld;
 - b. indien in een voorschrift van beschermde zone wordt gesproken hiermee het buitendek van het schip wordt bedoeld;
 - c. indien in een voorschrift een afstand wordt vermeld, deze geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
 - d. bij een scheepsbreedte van minder dan 4,00 m de in 9.1.0.31.2, 9.1.0.34.1 en 9.1.0.41.1 genoemde openingen zich op het hart van het schip bevinden.
2. De schepen, bedoeld in het eerste lid, worden voorzien van een Certificaat van Goedkeuring als bedoeld in Bijlage 1 van de VBG, met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van 7.1.2.19.1.

Artikel 9

1. Patrouillevaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen tijdens stilliggen, die een seinvoering met één blauw licht dan wel met één blauwe kegel of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren, of langs zijde van schepen die een seinvoering met twee of drie blauwe lichten dan wel met twee of drie blauwe kegels of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren, voldoen aan de voorschriften genoemd in 7.1.2.19.1, tweede volzin, van Bijlage 1 van de VBG, met uitzondering van de in 8.1.5.1 (voor zover dit betrekking heeft op het voorschrift betreffende de giftigheidsmeter), 8.1.5.3, 9.1.0.32.1, 9.1.0.52.2, 9.1.0.71 en 9.1.0.74 vermelde voorschriften en met dien verstande dat:
 - a. indien in een voorschrift van naar de laadruimen of de beschermde zone gerichte openingen wordt gesproken hiermee alle openingen van de dienstruimten, de accommodatie of het stuurhuis worden bedoeld;
 - b. indien in een voorschrift van beschermde zone wordt gesproken hiermee het buitendek van het schip wordt bedoeld;
 - c. indien in een voorschrift een afstand wordt vermeld, deze geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
 - d. bij een scheepsbreedte van minder dan 4,00 m de in 9.1.0.31.2, 9.1.0.34.1 en 9.1.0.41.1 genoemde openingen zich op het hart van het schip bevinden.
2. De schepen, bedoeld in het eerste lid, voldoen tevens aan de voorschriften genoemd in:
 - a. 9.3.3.0.3 d);
 - b. 9.3.3.10.1 en 9.3.3.10.2;
 - c. 9.3.3.12.6, met dien verstande dat de genoemde afstand geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
 - d. 9.3.3.17.3;
 - e. 9.3.3.31.4, met dien verstande dat met een maximum oppervlakte temperatuur van 300 °C wordt gerekend, en
 - e. 9.3.3.31.5;
 - f. 9.3.3.50.1 c) en 9.3.3.50.2;
 - g. 9.3.3.51.1 en 9.3.3.51.2 en
 - h. 9.3.3.51.3, met dien verstande dat het hier uitsluitend elektrische toestellen aan dek betreft welke moeten voldoen aan de 'beperkt explosieveilige' uitvoering en een oppervlakte temperatuur van maximaal 300 °C bezitten;
 - i. 9.3.3.52.3, met dien verstande dat de genoemde afstand geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid, en
 - j. 9.3.3.52.4 en 9.3.3.52.5.
3. De schepen, bedoeld in het eerste lid, worden voorzien van een Certificaat van Goedkeuring

als bedoeld in Bijlage 1 van de VBG, met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van 7.1.2.19.1 en dat het schip geschikt is om ligplaats te nemen langs zijde van tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen tijdens stilliggen, die een seinvoering met één blauw licht dan wel met één blauwe kegel of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren, of langs zijde van schepen die een seinvoering met twee of drie blauwe lichten dan wel met twee of drie blauwe kegels of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren.

Artikel 10

1. Het is verboden om te roken, vuur te maken of onbeschermd licht te hebben:
 - a. aan boord van patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel acht, eerste lid, bij het ligplaats nemen langs zijde de in dat artikel genoemde schepen;
 - b. aan boord van patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel negen, eerste lid, bij het ligplaats nemen langs zijde de in dat artikel alsmede de in artikel 8 genoemde schepen.
2. De in het eerste lid bedoelde instructies worden op een geschikte plaats in het stuurhuis aangebracht.
3. Op een geschikte plaats in het stuurhuis van patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, zijn voorts instructies aanwezig, waarin is vermeld dat:
 - a. tijdens het ligplaats nemen langs zijde van schepen als bedoeld in het derde lid tevens alle toegangen vanaf dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht gesloten zijn, met uitzondering van:
 - 1.º aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren ;
 - 2.º ventilatieopeningen van machinekamers, indien de motoren in bedrijf zijn;
 - 3.º ventilatieopeningen van een overdrukinstallatie als bedoeld in 9.3.3.52.3 b); en
 - 4.º ventilatieopeningen, die zijn voorzien van een gasdetectieinstallatie als bedoeld in 9.3.3.52.3 b);
 - b. na het aanspreken van de in onderdeel a, onder 4º, genoemde gasdetectie-installatie alle apparatuur aan boord welke niet voldoet aan de uitvoering beperkt explosie veilig, wordt uitgeschakeld en de ventilatieopeningen worden gesloten;
 - c. tijdens het ligplaats nemen langs zijde van schepen als bedoeld in artikel 9 tevens toegangen en openingen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper mogen worden geopend; en
 - d. na het verlaten van de ligplaats de van dek af toegankelijke ruimten worden geventileerd op zodanige wijze dat geen gevaar voor de omgeving bestaat.

Hoofdstuk 5. Vrijwillig onderzoek

Artikel 11

Patrouillevaartuigen met een lengte korter dan 20 meter die zich ter onderzoek aanbieden voldoen aan deze bijlage met uitzondering van het bepaalde in dit hoofdstuk.

Artikel 12

Patrouillevaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter zijn voorzien van een loopplank die ten minste 3,0 m lang en 0,4 m breed is en is voorzien van lichtgeschilderde banden langs de zijanten en een handreling.

Artikel 13

Patrouillevaartuigen zijn uitgerust met één of twee boegankers waarvan het totale gewicht P in kg wordt berekend met de formule:

$$P = C \cdot B \cdot T$$

In deze formule betekent:

B: de grootste breedte van het schip in m;

T: de grootste toegelaten diepgang van het schip in m.

C: een coëfficiënt, te bepalen aan de hand van de formule:

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

In deze formule betekent:

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

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

Artikel 14

De veiligheidsafstand van patrouillevaartuigen bedraagt niet minder 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
in zone 2 : 0,30 m,
in zone 3 : 0,25 m,
in zone 4 : 0,20 m.

Hoofdstuk 6. Overgangsbepalingen

Artikel 15

1. In artikel 16 wordt onder bestaande patrouillevaartuigen verstaan:
patrouillevaartuigen waarvan op 1 januari 1995:
 - a. de bouw is voltooid,
 - b. de kiel is gelegd dan wel de bouw zich in een daarmee vergelijkbaar stadium bevindt, of
 - c. het bouwcontract is afgesloten en binnen een jaar nadien is aangevangen met de bouw.
2. In artikel 17 wordt onder bestaande patrouillevaartuigen verstaan:
Patrouillevaartuigen waarvoor na 1 januari 1995, doch voor 15 maart 1998 een geldig Certificaat van Goedkeuring als bedoeld in bijlage 1 van de VBG is afgegeven.

Artikel 16

1. Bestaande patrouillevaartuigen waarvoor voor 11 oktober 1988 een certificaat was afgegeven op basis van de bij beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 7 april 1976, nr. V/Z 121195, van kracht geworden 'Veiligheidsnormen en voorschriften voor Rijksvaartuigen 1976', mogen, in afwijking van de overeenkomstige bepalingen van hoofdstuk 2 tot en met 7, voldoen aan de volgende regels:
 - a. de romp en opbouw of dekhuizen inclusief stuurhuizen kunnen permanent waterdicht gesloten worden, waarbij het gebruik van houten deuren niet is toegestaan;
 - b. luchtpijpen op droge tanks, met inbegrip van van pieken, waarin zich apparatuur bevindt die niet beperkt explosieveilig is uitgevoerd, zijn waterdicht afsluitbaar, waarbij automatische afsluitmiddelen niet zijn toegestaan, tenzij deze tevens met de hand gesloten kunnen worden, en afsluitmiddelen waar nodig van een standaardwijzing zijn voorzien;
 - c. de schoorstenen van kachels worden tot ten minste 2 m boven het blootgestelde dek opgetrokken;
 - d. de voor het bedrijf noodzakelijke motoren zuigen hun verbrandingslucht direct van buiten aan, waarbij wordt voorkomen dat bij afsluiting van de luchttoevoer lucht wordt aangezogen via de motorkamer;
 - e. de inlaatmonden van de voor het bedrijf noodzakelijke motoren zijn beschermd opgesteld en bevinden zich ten minste 1 m hoger dan de voeler van de explosiemeter;
 - f. in de aanzuigleidingen voor de verbrandingslucht van de voortstuwingsmotoren en eventuele voor het bedrijf noodzakelijke hulpmotoren zijn vanuit het stuurhuis bedienbare afsluitinrichtingen, in de vorm van een klep of een zogenoemde noodstop direct op de motor of motoren, aangebracht, waarbij de voortstuwingsmotoren vanuit het stuurhuis ook weer in bedrijfsconditie kunnen worden gesteld;
 - g. de door alarmen gecontroleerde temperatuur van de afvoergassen mag bij het verlaten van de uitlaat niet hoger zijn dan:

- 1Â°: 100 °C indien de uitlaat zich onder het niveau van het vrijboorddek bevindt, en
 2Â°: 200 °C indien de uitlaat zich op een hoger niveau bevindt;
- h. om te kunnen voldoen aan het bepaalde in onderdeel g, onder 1°, worden watergeïnjekteerde uitlaten toegepast;
 - i. de elektrische installatie aan dek is beperkt explosie veilig uitgevoerd;
 - j. ook voor installaties met een spanning van minder dan 50 Volt zijn aan dek de normaal niet onder spanning staande metaaldelen van elektrische apparatuur, alsmede metalen mantels van kabels, geaard, met uitzondering van de onderdelen welke als gevolg van de wijze van aanbrengen met de scheepsromp metallisch zijn verbonden;
 - k. de elektrische installatie aan dek welke niet nodig is voor de navigatie, behoeft niet beperkt explosie veilig te zijn, wanneer deze vanuit het stuurhuis met één schakelaar spanningloos kan worden gemaakt;
 - l. de voor de conservering te gebruiken verfsoort voor de romp boven de waterlijn, opbouw en toebehoren, mag bij stootbelasting geen vonken veroorzaken;
 - m. op dekniveau rondom het vaartuig is ten minste één berghout aanwezig, waarbij berghouten en apostelen vonkvrij zijn uitgevoerd;
 - n. voor alle aan boord aanwezige personen zijn vluchtmaskers, die zijn voorzien van een gebruiksinstructie, aanwezig;
 - o. vluchtmaskers voldoen aan de volgende eisen:
 - 1Â°: de werking is onafhankelijk van de omgevingsat mosfeer,
 - 2Â°: de werkingsduur is ten minste 15 minuten, en
 - 3Â°: het masker is van een door de minister goedgekeurd type;
 - p. ter controle op de aanwezigheid van een mogelijk explosief gasmengsel buiten het vaartuig is een explosiemeter aan boord aanwezig die:
 - 1Â°: vast is aangebracht met zowel optisch als akoestisch alarm nabij de stuurstand,
 - 2Â°: bij het wegvallen van de normale spanning automatisch op een noodstroomcircuit overschakelt, tenzij de meter wordt gevoed door een batterij, en
 - 3Â°: van een door de minister goedgekeurd type is;
 - q. de juiste opstellingsplaats van de bij de explosiemeter behorende explosieveilige sensor wordt in overleg met de leverancier vastgesteld;
 - r. er is een werktuiglijk gedreven brandbluspomp aanwezig met ten minste één brandkraan aan dek met bijbehorende 2½' Storz koppeling en een brandslang die is voorzien van een straalpijp of sproeier en waarvan de capaciteit en druk zodanig is dat het gehele dek met water kan worden bestreken;
 - s. meertrossen zijn vervaardigd van plantaardige vezels, met inbegrip van Manilla;
 - t. duidelijke opschriften met de tekst 'Gesloten houden langsijde van schepen met gevaarlijke stoffen' zijn geplaatst bij alle openingen en toegangen in dek en opbouw; en
 - u. aan boord is de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen aanwezig.
2. Op een geschikte plaats in het stuurhuis van deze patrouillevaartuigen zijn instructies aanwezig, waarin is vermeld dat tijdens het ligplaats nemen langsijde van schepen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, aan boord van het schip geen vuur of onbeschermd licht aanwezig mag zijn en dat het dan verboden is om aan boord van het schip te roken. Tevens is in de instructies vermeld dat bij enigerlei dreiging, verband houdende met de gevaarlijke stoffen aan boord van het schip waarbij langsijde ligplaats wordt genomen, het rijksvaartuig zich onmiddellijk tot op een veilige afstand moet verwijderen.
 3. Voor patrouillevaartuigen als bedoeld in het eerste lid is een Certificaat van Goedkeuring vereist als bedoeld in de VBG, met de vermelding dat het certificaat is uitgereikt op grond van 7.1.2.19.1 en dat het schip geschikt is om ligplaats te nemen langsijde van tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen tijdens stilliggen, die een seinvoering met één blauw licht dan wel met één blauwe kegel of een seinvlag B dan wel een rood licht moeten voeren, of langsijde van schepen die een seinvoering met twee of drie blauwe lichten dan wel met twee of drie blauwe kegels of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren.

Artikel 17

Voor de toepassing van hoofdstuk 4 zijn op de voorschriften genoemd in de voorschriften van Bijlage 1 van de VBG, waarnaar wordt verwezen, de overgangsvoorschriften van Bijlage 1 van de VBG van toepassing, die zijn opgenomen in 1.6.7.1 en 1.6.7.2, met dien verstande dat:

- a. voor bestaande patrouillevaartuigen de in de genoemde tabellen vermelde

- overgangsvoorschriften en termijnen gelden;
- b. bouw en uitrusting van bestaande patrouillevaartuigen ten minste op de huidige stand met betrekking tot de veiligheid worden gehouden;
 - c. de conform de voor 15 maart 1998 geldende voorschriften afgegeven Certificaten van Goedkeuring, bedoeld in bijlage 1 van de VBG, tot de daarin vermelde afloopdatum geldig blijven;
 - d. in de tabellen 'N.V.O.' betekent dat het voorschrift niet van toepassing is op in bedrijf zijnde patrouillevaartuigen, tenzij de desbetreffende delen worden vervangen of omgebouwd, met dien verstande dat het voorschrift slechts van toepassing is op nieuwbouw, bij vervanging of ombouw, en in zoverre dat indien bestaande delen worden vervangen door delen die in techniek en bouwwijze gelijk zijn, dit geen vervanging betekent in de zin van de overgangsvoorschriften.

Hoofdstuk 7. Wederzijdse erkenning

Artikel 18

Met de in deze bijlage 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.

Bijlage 3.10. : Model van het certificaat van onderzoek voor bunkerstations als bedoeld in artikel 3.10, vijfde lid.

Certificaat van onderzoek bunkerstations



KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

De Inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat

Certificaat Nr.: CVOB nr

1. Naam van het bunkerstation:
2. Officieel scheepsnummer:
3. Bunkerstation voor de opslag van:

4. Het bunkerstation is voorzien van
5. Dit certificaat is geldig tot:
6. Het voorgaande certificaat Nr. werd op door afgegeven.
7. Het schip is toegelaten voor de opslag van de onder 3 genoemde gevaarlijke goederen op grond van:
 - Eigen onderzoek op
 - de verklaring van het erkende onderzoeksbureau van
8. waarbij de volgende gelijkwaardigheden of afwijkingen zijn goedgekeurd:

9. Opmerkingen:

10. Afgegeven te: Rotterdam op

De Inspecteur-generaal
Inspectie Verkeer en Waterstaat
namens deze,

11. (stempel)

.....
(handtekening)

Bijlage 4.1. : Metingsvoorschriften als bedoeld in de artikelen 4.9 en 4.12

Artikel 1. Begripsbepalingen

Hoofdstuk 4: hoofdstuk 4 van de Binnenvaartregeling.

Veiligheidsafstand: de afstand tussen het vlak van de grootste toegelaten diepgang en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt waarboven het schip niet meer als waterdicht wordt beschouwd;

Lastlijn: de diepgangslijn overeenkomende met het vlak van de grootste toegelaten diepgang;

Vrijboord: de afstand, vertikaal gemeten, tussen de lastlijn en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt van het gangboord, of bij ontbreken van een gangboord, het laagste punt van het vaste boord.

Artikel 2. Te meten inhoud

1. De te meten inhoud voor schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen is de inhoud buitenwerks van het waterdichte gedeelte van de romp begrepen tussen de lastlijn, door de minister vast te stellen krachtens artikel 4.7 van hoofdstuk 4 en het vlak van inzinking van het lege vaartuig.
2. De te meten inhoud voor schepen niet bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen zijn:
 - a. de inhoud buitenwerks van het waterdichte gedeelte van de romp begrepen tussen de lastlijn, met inachtneming van artikel 4.7 van hoofdstuk 4, en het vlak ter hoogte van de onderkant van het vaartuig;
 - b. de inhoud buitenwerks van het waterdichte gedeelte van de romp begrepen tussen de lastlijn en het vlak van inzinking van het lege vaartuig.

Artikel 3. Algemene bepalingen de lastlijn betreffende

1. Bij het bepalen van de lastlijn worden de zones 2, 3 en 4 als bedoeld in artikel 1.3 van de regeling in aanmerking genomen.
2. Een stringerhoekstaal, dienende om het dek of gangboord met de zijbeplating van een vaartuig te verbinden, wordt voor de bepaling van de lastlijn niet als dek of als gangboord aangemerkt; de verschansing of het boeisel blijft eveneens buiten beschouwing. Cement of een andere dekbedekking van bitumineuze of soortgelijke samenstelling wordt evenmin als dek of gangboord aangemerkt.
3. Indien deugdelijke lichtranden of patrijspoorten in het boord zijn aangebracht, wordt de lastlijn niet hoger genomen dan 10 cm beneden het vlak van de onderkant van de glazen van lichtranden of 30 centimeter beneden het vlak van de onderkant van de dagopeningen van patrijspoorten.
4. Als patrijspoorten of lichtranden worden alleen aangemerkt die openingen in de wanden van het schip, die in verband met de bouw en de bestemming van het vaartuig noodzakelijk zijn voor de toetreding van licht en lucht.

5. Kleine openingen in het dek of in een luikhoofdplaat die in voldoende mate tegen het binnendringen van water kunnen worden afgesloten, zoals openingen voor het doorlaten van middelen tot het behandelen van de mast, pompkokeropeningen, vulopeningen, mangaten en dergelijke, worden bij het vaststellen van de lastlijn niet in aanmerking genomen.
6. De minister kan in bijzondere gevallen de lastlijn hoger of lager vast te stellen, maar nooit hoger dan de bovenkant van het dek op het laagste gedeelte van het schip.

Artikel 4. Algemene bepalingen voor de lastlijn van vaartuigen, die niet bestemd of gebruikt zijn voor het vervoer van goederen

1. Voor vaartuigen die niet bestemd of gebruikt zijn voor het vervoer van goederen wordt de lastlijn niet lager vastgesteld dan die, welke werkelijk wordt bereikt indien bij het volledig uitgeruste schip de bemanning alsmede de brandstoffen en watervoorraden volledig aan boord zijn.
Voor deze voorraden wordt uitgegaan van de totale capaciteit van de brandstoftanks en van de watertanks met inbegrip van waterballast.
2. Onverminderd het eerste lid wordt voor schepen bestemd of gebruikt tot vervoer van personen waarvoor geen veiligheidslijn behoort te worden vastgesteld, daarbij tevens gerekend op het gewicht van het aantal passagiers dat aan boord mag worden toegelaten, met inbegrip van bagage en de proviand voor deze passagiers.
3. Onverminderd het eerste lid wordt bij hefwerktuigen het hefvermogen meegerekend.
4. Het vrijboord wordt niet kleiner dan de waarde die uit de voorschriften van artikel 4.8 van hoofdstuk 4 volgt.
5. Graanelevators, kraanpontons, kolentransporteurs, baggermolens, zuigers, hijsbok- en hijskraanpontons en vaartuigen zonder ruimte voor het innemen en vervoeren van lading, worden beschouwd als vaartuigen, bedoeld in artikel 2, tweede lid, mits zij niet bestemd zijn of gebruikt worden om lading aan dek te vervoeren.
6. Veerboten en veerponten waarmee behalve passagiers ook al of niet met goederen beladen voertuigen worden overgebracht en schepen waarin of waarop goederen worden opgeslagen, worden beschouwd als vaartuigen, bedoeld in het artikel 2, eerste lid.

Artikel 5. Algemene bepalingen bij de uitvoering van de meting

1. Wanneer het vaartuig in de toestand, bedoeld in artikel 4.4 van hoofdstuk 4 en artikel 2 van deze bijlage is gebracht, wordt de plaats van de ijkmerken en zo nodig van de ijschalen in de lengterichting vastgesteld. De ijkmerken, waarvan de onderkant samenvalt met de lastlijn, worden in paren op de zijden van het vaartuig aangebracht. De ijkmerken zijn duidelijk zichtbaar en symmetrisch ten opzichte van het langsscheepse middenvlak geplaatst. Elk ijkmerk bestaat uit een rechthoek, waarvan de horizontale lijn 30 centimeter lang en de hoogte 4 centimeter is, en is voorzien van een verticale lijn van 20 centimeter lengte, geplaatst loodrecht onder het midden van de onderste horizontale lijn. De lijnen worden ingebeiteld of gecenterd.
2. De vlakken die door de verticale lijnen van de ijkmerken gaan, zijn op gelijke afstand uit elkaar geplaatst en symmetrisch verdeeld ten opzichte van het zwaartepunt van de waterlijn gelegen op de halve hoogte tussen het vlak van inzinking van het lege vaartuig en de lastlijn.
3. Voor vaartuigen, waarvan de lengte kleiner is dan 40 meter, bedraagt het aantal ijkmerken aan elke zijde twee. Is de lengte 40 meter of meer dan bedraagt het aantal ijkmerken aan elke zijde ten minste drie. Tenzij belanghebbende vorengenoemd aantal ijkmerken verzoekt, wordt bij schepen, die niet bestemd of gebruikt zijn voor het vervoer van goederen, één ijkmerk op de halve lengte, aan elke zijde aangebracht.
4. Indien ijschalen als bedoeld in artikel 4.24 van hoofdstuk 5 worden aangebracht, is het nulpunt daarvan gelijk met de onderkant van de romp ter plaatse van de schaal of indien er een kiel is, gelijk met de onderkant van de kiel ter plaatse van de schaal. De ijschalen worden op de romp onder de ijkmerken worden aangebracht.
5. De verticale afstanden tussen het vlak van inzinking van het lege vaartuig en dat ter hoogte van de onderkant van het vaartuig worden bij het laagste punt in de dwarsdoorsneden ter plaatse van de ijkmerken bepaald. Daarbij worden uitstekende delen onder het vlak buiten beschouwing gelaten.
6. De positie van de lastlijn wordt bepaald overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van deze bijlage. De grootste lengte en de grootste breedte van de romp worden gemeten. De grootste lengte

wordt hierbij genomen zonder het roer, maar bij schepen waarvan de spiegel zich niet achter de roersteven uitstrekt, met inbegrip van de vast aan de steven bevestigde vingerlingen.

Artikel 6. Meting van binnenschepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen (regel I)

1. Bij binnenschepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen, wordt het te meten gedeelte van de scheepsromp, namelijk het gedeelte tussen de lastlijn en het vlak van inzinking van het lege vaartuig, verdeeld in ten minste drie delen, namelijk het voorschip, het middenschip en het achterschip. Die verdeling geschiedt door verticale vlakken loodrecht op het vlak van inzinking van het lege vaartuig zodanig genomen als in verband met de bouw van het schip naar het oordeel van de minister de meest nauwkeurige uitkomst moet geven. Bij schepen met een overhellend voor- en achterschip wordt het boegdeel of hekdeel afzonderlijk gemeten.
2. Het te meten gedeelte wordt, te beginnen met het vlak van inzinking van het lege vaartuig, door vlakken verdeeld in schijven van gemiddeld één decimeter hoogte, met dien verstande, dat de bovenste schijf een andere gemiddelde hoogte kan hebben. Bij schepen, waarvan de vlakken van lege en van grootste toegelaten diepgang niet evenwijdig lopen, en waarbij de hoogte dus niet overal dezelfde is, wordt als hoogte tussen beide diepgangen genomen het gemiddelde van de laadhoogten, die ter plaatse van de ijkmerken zijn opgenomen. De plaats der ijkmerken wordt zo nodig gecorrigeerd in verband met de ligging van het zwaartepunt van de waterlijn gelegen op de halve laadhoogte, op een wijze die door de minister wordt bepaald. De vlakken worden verder als horizontale vlakken aangeduid.
3. In elk horizontaal vlak worden loodrecht op de lengteas van het schip ten minste de volgende wijdtten gemeten:
 - a. Vijf in het voorschip en wel een aan elk der uiteinden en op $\frac{1}{4}$ op $\frac{1}{2}$ en op $\frac{3}{4}$ der lengte L_v (V1 t/m V5);
 - b. Drie in het middenschip en wel op $\frac{1}{4}$, op $\frac{1}{2}$ en op $\frac{3}{4}$ der lengte L_m (M2, M3 en M4);
 - c. Vijf in het achterschip en wel een aan elk der uiteinden en op $\frac{1}{4}$, op $\frac{1}{2}$ en op $\frac{3}{4}$ der lengte L_a (A1 t/m A5).
4. Daar het gebruik van de regel van Simpson een voldoende nauwkeurigheid waarborgt is het in het algemeen, ook bij lange schepen, niet nodig in het middenschip meer dan drie wijdtten te meten. Mocht het bij uitzondering wenselijk geacht worden, dan kunnen ook in dit gedeelte vijf wijdtten gemeten worden, welke alle op onderlinge gelijke delen der lengte van het middenschip genomen worden (M2 t/m M6).
5. Volgens de regel van Simpson wordt de oppervlakte van elk horizontaal vlak gevonden door toepassing van de volgende formules:
 - a. Indien in het middenschip drie wijdtten gemeten zijn:
Oppervlakte = $\frac{1}{12} L_v \bar{h} (V_1 + 4V_2 + 2V_3 + 4V_4 + V_5) + \frac{1}{12} L_m \bar{h} (M_1 + 4M_2 + 2M_3 + 4M_4 + M_5) + \frac{1}{12} L_a \bar{h} (A_1 + 4A_2 + 2A_3 + 4A_4 + A_5)$;
 - b. Indien in het middenschip vijf wijdtten gemeten zijn:
Oppervlakte = $\frac{1}{12} L_v \bar{h} (V_1 + 4V_2 + 2V_3 + 4V_4 + V_5) + \frac{1}{18} L_m \bar{h} (M_1 + 4M_2 + 2M_3 + 4M_4 + 2M_5 + 4M_6 + M_7) + \frac{1}{12} L_a \bar{h} (A_1 + 4A_2 + 2A_3 + 4A_4 + A_5)$.
6. Wanneer de minister het nodig oordeelt, kan hij het voor-, midden- of achterschip in een groter aantal vlakken verdelen. In dat geval heeft de verdeling zodanig plaats, dat elk gedeelte een even aantal vlakken van onderling gelijke lengte bevat.
7. Is de scheepsvorm aan één der uiteinden zodanig, dat de minister het wenselijk acht dit gedeelte afzonderlijk te meten, dan past hij ook hiervoor de regel van Simpson toe, tenzij het te meten vlak door rechte lijnen is begrensd in welk geval de trapeziumregel mag worden toegepast.
8. De aldus bepaalde oppervlakte van het uiteinde van elk horizontaal vlak wordt opgeteld bij de oppervlakte, als bepaald is volgens het zesde lid, onder a of b.
9. Duidt men de vlakken te beginnen van onderen, aan door letters A, B, enz., dan is de inhoud van:

- a. de 1e schijf =

$$\frac{(A+B)}{2}$$

2

$$\bar{h} = h;$$

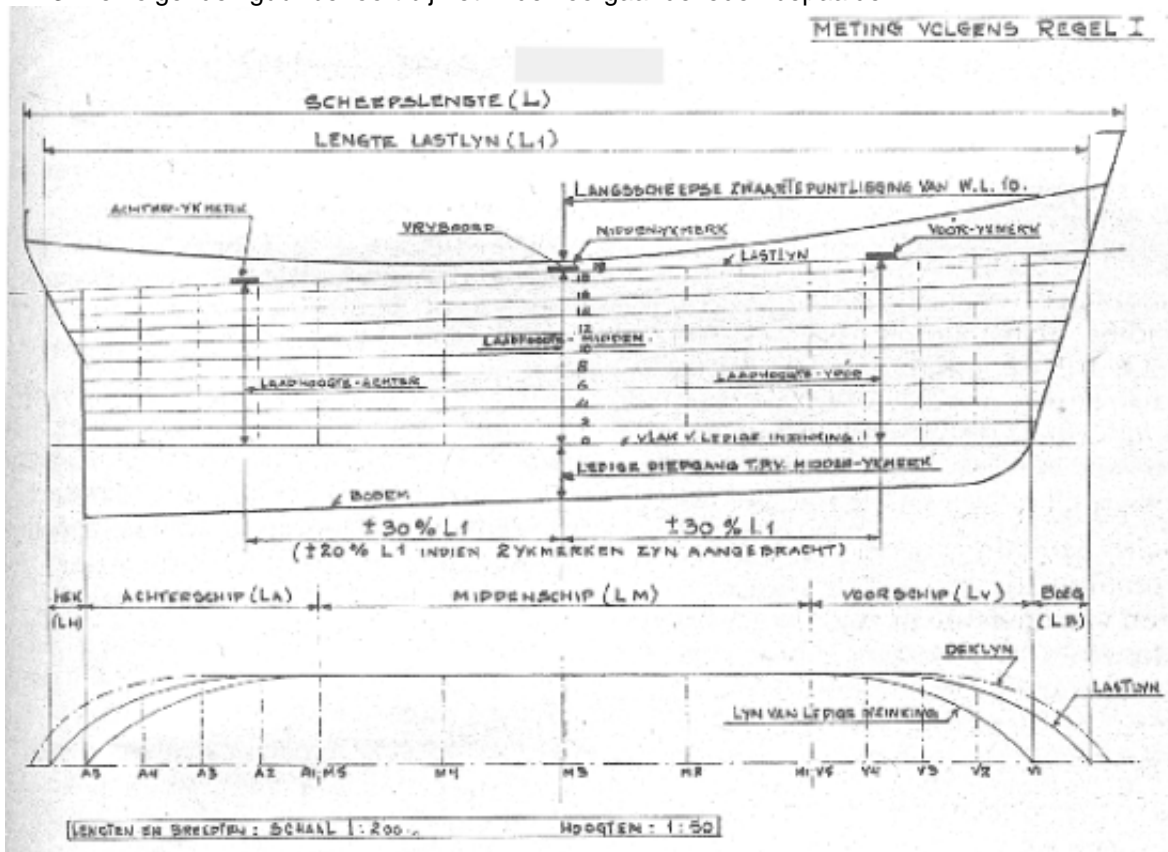
b. de 2e schijf =

$$\frac{(B+C)}{2}$$

— h enz.,

waarin h de hoogte van de schijf voorstelt: welke hoogte behalve in de bovenste schijf, steeds één decimeter is. De hoogte van de bovenste schijf kan worden bepaald met een nauwkeurigheid van tiende delen van een centimeter.

10. In iedere schijf wordt een verplaatsing voor elke centimeter inzinking verkregen door de inhoud van de schijf te delen door haar hoogte, uitgedrukt in centimeters.
11. De som van de inhoud van de schijven wijst de totale verplaatsing aan.
12. De afmetingen worden zoveel mogelijk buitenwerks genomen.
13. De volgende figuur behoort bij het in de voorgaande leden bepaalde:



Artikel 7. Meting van binnenschepen, niet bestemd of gebruikt zijn voor het vervoer van goederen (regel II)

Voor binnenschepen die niet bestemd zijn of gebruikt worden voor het vervoer van goederen en beschikken over een normale scheepsvorm, worden de metingen van de verlangde waterverplaatsingen als volgt aan boord, zo nodig met behulp van betrouwbare tekeningen, uitgevoerd:

1. Nadat de lengte (l_1) van het vlak van lege inzinking van het volledig uitgeruste schip is bepaald, wordt op de helft van deze lengte de diepgang (d_1) vastgesteld, alsmede de maximum breedte (b_1) in dit vlak van inzinking.
2. De lengte van de waterlijn in genoemd vlak wordt in 6 à 8 delen verdeeld en de breedten op de deelpunten bepaald. Bij een geknikte vorm van de waterlijn wordt de lengte op het knikpunt eerst in delen verdeeld en de aldus ontstane delen op de omschreven wijze te worden gemeten. Bij het berekenen van het waterlijn-oppervlak (O) dient de regel van Simpson te worden gebruikt.

Hierna wordt de volheidscoëfficiënt (c) van de waterlijn bepaald met:

De formule

$$c = \frac{O}{l \cdot x b_1}$$

De blokcoëfficiënt (c_1) van het lege vaartuig wordt bij benadering bepaald uit de formule $c_1 = c \hat{=}$ $\frac{O}{l \cdot x b_1}$.

De waterverplaatsing (V_1) van het lege vaartuig wordt daarna als volgt gevonden: $V_1 = l_1 \hat{=} b_1 \hat{=} d_1 \hat{=} c_1$.

De waterverplaatsing (V_2) tot de lastlijn is gelijk aan V_1 vermeerderd met het totale gewicht van de belading (B), als omschreven in artikel 6: $V_2 = V_1 + B$.

De laadhoogte (h) wordt gevonden uit de formule:

$$h = \frac{B}{O}$$

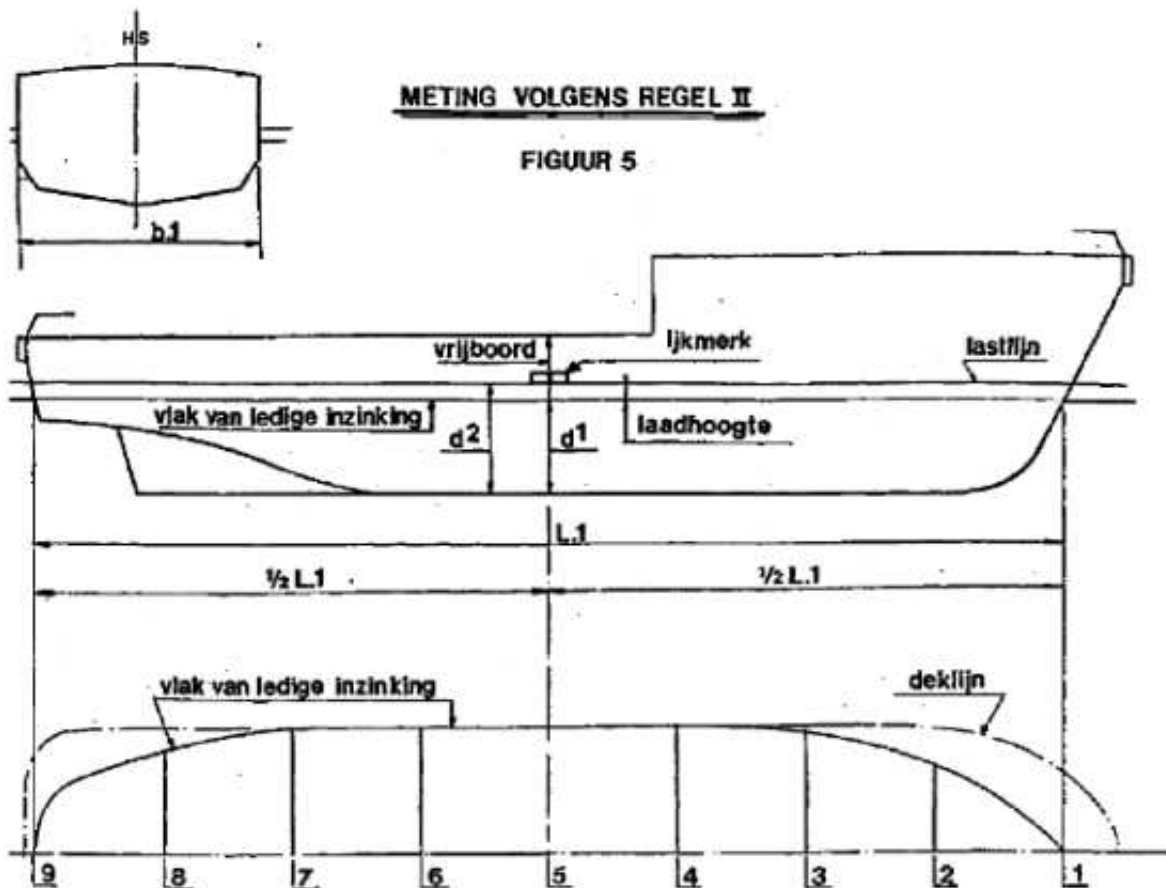
Daaruit volgt de diepgang (d_2) tot de lastlijn $d_2 = d_1 + h$.

Deze diepgang mag evenwel niet groter zijn dan de toelaatbare diepgang verkregen bij toepassing van artikel 5. Als de diepgang (d_2) kleiner is dan de toelaatbare diepgang, verkregen bij toepassing van artikel 5, volgt de waterverplaatsing tot de lastlijn uit de formule: $V_2 = V_1 + h \hat{=} O$.

In zodanig geval, waarbij de lastlijn lager geplaatst is dan bij toepassing van artikel 5 het geval zou zijn, kan de belanghebbende overeenkomstig het vierde lid van artikel 4.8 van hoofdstuk 5, het lager plaatsen van de lastlijn schriftelijk verzoeken.

De waterverplaatsing tussen de vlakken van lege en beladen diepgang bedraagt: $V_3 = h \hat{=} O$.

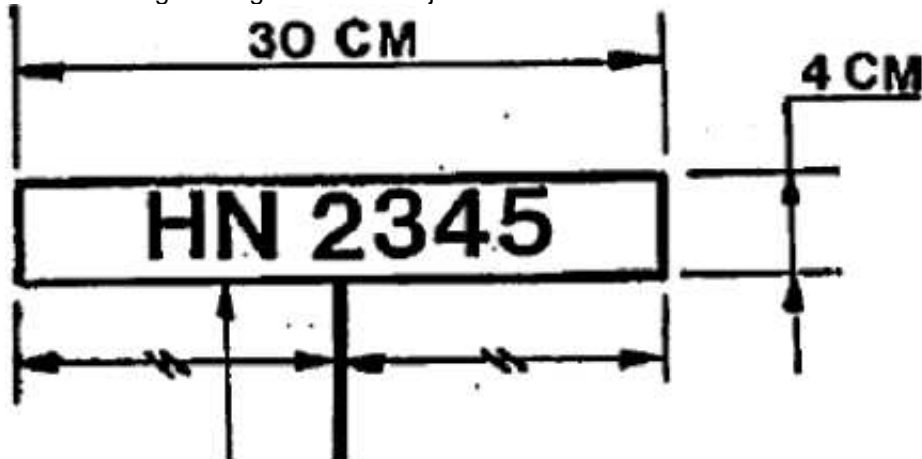
3. Voor vaartuigen met een rechthoekige vorm zoals baggermolens, woonschepen en dergelijke, kunnen de waterverplaatsingen op eenvoudiger wijze gevonden worden. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele afrondingen van de romp, oplopende gedeelten van het vlak en een open bun.
4. Bij de binnenschepen bedoeld in het derde lid worden geen opvolgende waterverplaatsingen per centimeter inzinking tussen het vlak van inzinking van het lege vaartuig en de lastlijn bepaald, terwijl zij in verband daarmee ook niet van ijsschalen worden voorzien.
5. De volgende figuur behoort bij het in het eerste lid, eerste volzin bepaalde:



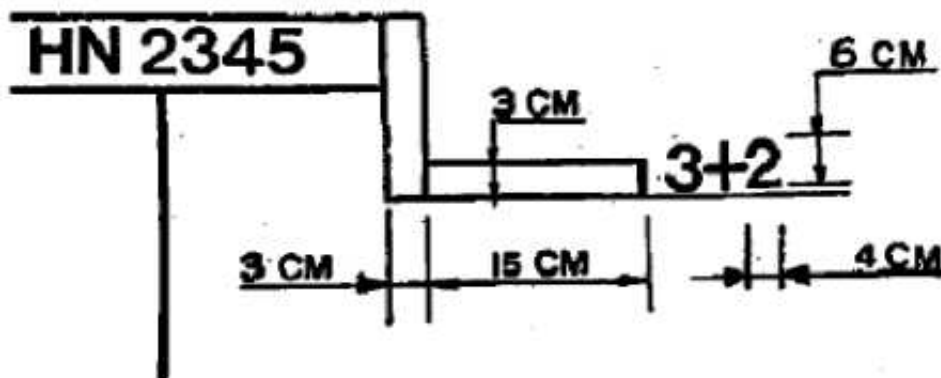
Artikel 8. Algemene bepalingen voor werkzaamheden na afloop van de meting

1. Na afloop van de meting en vóór de afgifte van de meetbrief worden de ijkmerken of de ijkplaten aangebracht.
2. In plaats van de ijkmerken als omschreven in artikel 5, kunnen de merken ook bestaan uit ijkplaten van ten minste 30 cm lengte en 4 cm hoogte. De onderkant van de ijkplaat geeft de lastlijn aan. De ijkplaat heeft evenals het ijkmerk een verticale lijn van 20 cm lengte, te plaatsen loodrecht onder het midden van de onderkant van de ijkplaat.
De lijnen van het ijkmerk worden op stalen schepen ingebeiteld. Op houten en betonnen schepen worden ijkplaten aangebracht. Op betonnen schepen en schepen van ander materiaal dan staal of hout wordt de bevestiging van deze platen door belanghebbende, ten genoegen van de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te worden uitgevoerd.
3. In alle ijkmerken of op alle ijkplaten wordt het metingswerk met letters en cijfers van 2½ à 3 cm hoogte ingeslagen, bestaande uit de hierna omschreven aanduidingen:
 - a. de onderscheidingsletters HN, en;
 - b. het nummer van de meetbrief.
4. In het geval dat een vaartuig regelmatig verkeert in zone 4 en bij uitzondering in een zone 2 of 3 en waarbij, nadat voor laatstgenoemde zone ook een vrijboordberekening is gemaakt, en blijkt dat een groter vrijboord noodzakelijk is, wordt het ijkmerk uitgevoerd overeenkomstig de figuur, bedoeld in het zevende lid. In een dergelijk geval worden voor de ijkmerken toegevoegde horizontale lijnen ingehakt met een lengte van 15 cm en een hoogte van 3 cm, terwijl daarnaast op gelijk niveau het bijbehorende cijfer van de zone wordt ingehakt met een hoogte van 6 cm en een breedte van 4 cm. De toegevoegde verticale lijn wordt ingehakt met een breedte van 3 cm. De toegevoegde lijnen en cijfers zijn op gelijke wijze als het ijkmerk geschilderd. De diepgang is in de desbetreffende zone niet meer dan de onderkant van de toegevoegde lijn aangeeft. Van de aanbrenging ervan wordt in de meetbrief een aantekening gesteld bij rubriek 37 als volgt:
(37) ZONE (bijvoorbeeld) 4, met aparte lijnen naast de ijkmerken voor de zones 2 en 3.
5. Indien belanghebbende verzoekt om ijkschalen, worden deze door inbeitingen in de huid van het vaartuig aangebracht op een wijze als door de minister nader te bepalen.

6. De volgende figuur behoort bij het tweede en derde lid:



7. De volgende figuur behoort bij het vierde lid:



Artikel 9. Metingsmerk op het achterschip

Het metingsmerk wordt ingebeiteld op het achterschip in de nabijheid van de roerkoning. In de regel is de achterwand van de roef hiertoe het meest geschikt. Het merk wordt aangebracht op een van buiten in het oog vallende plaats. Een aantekening omtrent de plaats van het merk op het achterschip wordt in de meetbrief vermeld.

Artikel 10. Inbeitelung van ijk- en metingsmerken

Behoudens het bepaalde in artikel 8, tweede lid, wordt het inbeitelen van de ijk- en metingsmerken, dan wel het plaatsen van de ijkplaten door een bekwam vakman onder toezicht en volgens aanwijzing van de minister gedaan.

Artikel 11. Aanvullende bepalingen voor hermeting, of controlemeting

1. Bij hermeting van een vaartuij worden de oude inschriften en merken en eventueel de ijkplaten, ijkmerken en ijkschalen weggenomen dan wel ongeldig gemaakt en door nieuwe vervangen en de oude meetbrieven worden ingetrokken.
2. In geval van hermeting van een vroeger in Frankrijk gemeten en ingeschreven schip, worden de oorspronkelijke onuitwisbare merken niet verwijderd noch uitgewist, maar wordt links van het ijkmerk een onuitwisbaar merk aangebracht in de vorm van een kruisje met een horizontale en verticale balk van gelijke lengte.

Bijlage 5.1. : Minimumbemanning van hechte samenstellen als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2

•• A1 • A2 • B •• •• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 ••• 1. Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m		A1			A2		B			
•• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 ••• 1. Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m		S1		S2	S1	S2	S1	S2		
1. Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m	schipper	1			2		2	2		
	stuurman	-			-		-	-		
	volmatroos	-			-		-	-		
	matroos****	1			-		1	-		
	lichtmatroos	-			-		1*	2* ***		
machinist of matroos-motordrijver	-			-		-	-			
2. Afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	schipper	1 of	1	1	2		2	2		
	stuurman	-	-	-	-		-	-		
	volmatroos	1	-	-	-		-	-		
	matroos****	-	1	1	-		2	1		
	lichtmatroos	-	1	1	1*		-	1		
machinist of matroos-motordrijver	-	-	*****	-		-	-			
3. Duwboot + 1 duwbak met L > 86 m of afmeting van het samenstel 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	schipper	1 of	1	1	2	2	2 of	2	2	
	stuurman	1	1	1	-	-	1	1		
	volmatroos	-	-	-	-	-	-	1**	-	
	matroos****	1	-	1	1	-	2	-	1	
	lichtmatroos	-	2	-	1*	2*	-	1	1	
machinist of matroos-motordrijver	-	-		-	-	-	-	-		

4. Duwboot + 2 duwbakken ¹⁾ motorschip + 1 duwbak ¹⁾	schipper	1		1	2	2	2 of	2	2 of	2
	stuurman	1		1	-	-	1	1	1	1**
	volmatroos	-		-	-	-	-	1**	-	-
	matroos****	1		-	2	1	2	-	1	1
	lichtmatroos	1*		2*	1*	2*	-	2	1	1
machinist of matroos-motordrijver	-		-	-	-	1	-	1	-	
5. Duwboot + 3 of 4 duwbakken ¹⁾ motorschip + 2 of 3 duwbakken ¹⁾	schipper	1 of	1	1	2	2	2 of	2	2 of	2
	stuurman	1	1	1	-	-	1	1	1	1**
	volmatroos	-	-	-	-	-	-	1**	-	-
	matroos****	2	2	1	2	1	2	-	1	1
	lichtmatroos	-	2	1	1*	2*	1*	2	2	1
Machinist of motordrijver	1	1	1	1	1	1	-	1	1	
6. Duwboot + meer dan 4 duwbakken ¹⁾	schipper	1 of	1	1	2	2	2 of	2	2 of	2
	stuurman	1	1	1	-	-	1	1	1	1**
	volmatroos	-	-	1	-	-	-	1**	-	-
	matroos****	3	2	1	3	2	3	-	2	2
	lichtmatroos	-	2	1	1*	2*	1*	3	2*	1
machinist of matroos-motordrijver	1	1	1	1	1	1	-	1	1	

* De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

** De stuurman bezit de bekwaamheid van schipper als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid.

*** Een van de lichtmatrozen is ouder dan 18 jaar.

**** De matrozen mogen worden vervangen door lichtmatrozen die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

***** De minimumbemanning:

a) in de groep 2, exploitatiewijze A 1, Standaard S2; en

b) in de groep 3, 5 en 6 exploitatiewijze A1, Standaard S1

kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een

verminderde bemanning worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in noot ****.

¹⁾ In de groepen 4, 5 en 6 van deze tabel wordt als duwbak aangemerkt al datgene wat tijdens transport geduwd of langs zij meegevoerd wordt.

Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.

Bijlage 5.2. : Minimumbemanning voor schepen voor dagtochten als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
•• A1 • A2 • B •• •• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1. Toegestaan aantal passagiers: tot en met 75		A1		A2		B	
•• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1. Toegestaan aantal passagiers: tot en met 75		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1. Toegestaan aantal passagiers: tot en met 75	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 – – 1 – –		2 – – 1 – –		2 – – 2 – –	2 – – 1 1 –
2. Toegestaan aantal passagiers: van 76 tot en met 250	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 of – – 1 1 –	1 – – 1 – 1	2 – – – 1* 1		2 – – 1 1* 1	
3. Toegestaan aantal passagiers: van 251 tot en met 600	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 of – 1 – – 1	1 1 – – –	2 – – 1 – 1	2 – – – 1 1	3 – – 1 – 1	3 – – – 1 1
4. Toegestaan aantal passagiers: van 601 tot en met 1000	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 1 – 1 1* 1	1 1 – – 2* 1	2 – – 2 – 1	2 – – 1 1 1	3 – – 2 – 1	3 – – 1 1 1
5. Toegestaan aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	2 of – – 3 – 1	2 – 2 1 1	2 – 3 1* 1	2 – 2 2* 1	3 – 3 1* 1	3 – 2 2* 1
6. Toegestaan aantal passagiers: meer dan 2000	schipper stuurman volmatroos matroos** lichtmatroos	2 – – 3 1*	2 – – 2 2*	2 – – 4 –	2 – – 3 1	3 – – 4 1*	3 – – 3 2*

	machinist of matroos-motordrijver	1	1	1	1	1	1
--	-----------------------------------	---	---	---	---	---	---

* De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

** De matrozen mogen worden vervangen door lichtmatrozen, die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

***De minimumbemanning:

a) in groep 2, exploitatiewijze A 1, Standaard S2; en

b) in de groepen 3 en 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1

kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

Bijlage 5.3. : Minimumbemanning voor stoomschepen voor dagtochten als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		•• A1 • A2 • B •• •• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1.		A1		A2		B
	Toegestaan aantal passagiers: van 501 tot en met 1000							
	•• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1. Toegestaan aantal passagiers: van 501 tot en met 1000	S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1. Toegestaan aantal passagiers: van 501 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3	
	stuurman	1	1	–	–	–	–	
	volmatroos	–	–	–	–	–	–	
	matroos***	2	1	2	1	2	1	
	lichtmatroos	–	1	–	1	–	1	
	Machinist of	2	2	2	2	3	3	
	matroosmotordrijver**					3		
2. Toegestaan aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3	3	
	stuurman	–	–	–	–	–	–	
	volmatroos	–	–	–	–	–	–	
	matroos***	3	2	2	3	2	3	2
	lichtmatroos	–	2	1	1*	2*	1*	2*
	Machinist of matroos-	3	3	3	3	3	3	3
	motordrijver**							

* De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

** De minister bepaalt of machinisten of matrozen-motordrijvers vereist zijn en vult dat in het Certificaat van Onderzoek in onder nummer 52.

*** De matrozen mogen worden vervangen door lichtmatrozen, die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

**** De minimumbemanning in de groep 2, exploitatiewijze A1, standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning worden met een periode van minimaal een maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

Bijlage 5.4. : Minimumbemanning voor hotelschepen als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
•• A1 • A2 • B •• •• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1. Toegestaan aantal bedden: tot en met 50		A1		A2		B	
•• S1 • S2 • S1 • S2 • S1 • S2 •• 1. Toegestaan aantal bedden: tot en met 50		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1. Toegestaan aantal bedden: tot en met 50	schipper stuurman volmatroos matroos lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 – 1 – – 1	1 – – 2 1	2 – – 1 – 1	2 – – – 1 1	3 – – 1 – 1	3 – – – 1 1
2. Toegestaan aantal bedden: van 51 tot en met 100	schipper stuurman volmatroos matroos lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 1 – 1 – 1	1 1 – – 1 1	2 – – 1 – 1	2 – – – 1 1	3 – – 1 – 1	3 – – – 1 1
3. Toegestaan aantal bedden: meer dan 100	schipper stuurman volmatroos matroos lichtmatroos machinist of matroos-motordrijver	1 of 1 – 2 – 1	1 1 – 1 2 1	1 1 – 1 – 1	2 – – 3 – 1 1	2 – – 2 1 – 1	3 – – 2 1 – 1

Bijlage 5.5. : Minimumbemanning voor veerboten¹⁾ als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep naar toegestaan aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden
1. max. 300 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist	1 1 1 1

1) Indien zonder passagiers gevaren wordt, kan volstaan worden met een schipper, een stuurman, een 1e machinist en een 2e machinist. De 2e machinist kan vervallen indien er sprake is van een eenmansbediening met betrekking tot de voortstuwingsmiddelen en stuurinrichting.

	matroos lichtmatroos	1 –
2. max. 600 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist matroos lichtmatroos	1 1 1 1 1 1
3. max. 900 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist matroos lichtmatroos	1 1 1 1 1 2
4. max. 1200 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist matroos lichtmatroos	1 1 1 1 1 3
5. max. 1500 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist matroos lichtmatroos	1 1 1 1 1 4
6. max. 1750 passagiers	schipper stuurman 1 ^e machinist 2 ^e machinist matroos lichtmatroos	1 1 1 1 1 5

Bijlage 5.6. : Minimumbemanning voor sleepscheepen als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groepen naar lengte (L) van het schip	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		A1	A2	B
L ≤ 55 m	schipper	1	1	2
	volmatroos	0	1	0
L > 55 m en L ≤ 86 m	schipper	1	2	2
	matroos	1	0	1
L > 86 m	schipper	1	2	2
	volmatroos	0	0	1
	matroos	1	0	0

Bijlage 5.7. : Minimumbemanning van sleepboten en sleepboten die havendiensten verrichten als bedoeld in artikel 5.6, vijfde lid

De minimumbemanning van sleepboten bestaat uit:

Groepen naar het vermogen P van de voortstuwingsmotoren in kW	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze
---	-----------------	---

		A1	A2	B
1. $P < 500$	schipper	1	1	2
	matroos	1 *	1	–
2. $500 > P < 1250$ **	schipper	1	2	2
	matroos	1	–	1
3. $1250 > P < 3750$ **	schipper	1	2	2
	matroos-motordrijver	1	1	1
	matroos	1	1	2
4. $P > 3750$	Wordt individueel door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.			

* Voor de vaart op de Rijn buiten Nederland bestaat de minimumbemanning uit een schipper en een matroos. De matroos is binnenlands niet nodig.

** Indien een schip, ingedeeld in groep 2 dan wel in groep 3, voldoet aan de volgende bepalingen betreffende de bouw en de inrichting wordt de minimumbemanning verminderd met één matroos:

a. alle belangrijke bedieningsapparatuur en signalerings- en controle instrumenten voor de hoofdaandrijfinstallaties, de stroomvoorziening en overige voor het bedrijf belangrijke installaties, zijn in het stuurhuis aangebracht;

b. een schip dat is ingedeeld in groep 2 is voorzien van een sleeplijer, dan wel van een sleephaak gecombineerd met een kaapstander of een draadberglijer;

c. een schip dat is ingedeeld in groep 3 is voorzien van een sleeplijer, dan wel van een sleephaak gecombineerd met een draadberglijer;

d. sleeplijeren en draadberglijeren kunnen zowel vanaf het dek als vanaf de brug worden bediend;

e. er is een noodbediening waarmee de sleeplijer dan wel de sleephaak kan worden gevierd c.q. geslipt, welke ook in geval van stroomuitval vanaf het dek is verzekerd;

f. stuurstellingen op de brug zijn zodanig geplaatst en uitgevoerd dat bij alle voorkomende manoeuvreeromstandigheden een volledig overzicht door degene die het vaartuig voert, is gegarandeerd;

g. bedieningsapparatuur is aangebracht binnen het bereik van degene die het vaartuig voert. Zowel bij de bedieningsplaats voor de sleeplijer dan wel de draadberglijer als op de plaats waar signalerings- en controle instrumenten kunnen worden waargenomen, is voldoende ruimte aanwezig zodat de bediening van de sleeplijer dan wel de draadberglijer door degene die het vaartuig voert niet bemoeilijkt wordt bij het uitvoeren van zijn werkzaamheden;

h. het schip is voorzien van een radarinstallatie, waarvan het radarbeeld zonder kap of scherm, ongeacht de buiten het stuurhuis heersende lichtomstandigheden, duidelijk zichtbaar is;

i. door adequate middelen is gewaarborgd dat onder alle weersomstandigheden door de ruiten die in de belangrijkste blikrichtingen zijn gelegen, helder zicht mogelijk is;

j. gemeenschappelijke reddingmiddelen zijn zodanig opgesteld dat zij door slechts één bemanningslid te water kunnen worden gelaten;

k. regelbare dekverlichting voor het belichten van de sleeplijn, die vanuit het stuurhuis kan worden bediend, is geïnstalleerd. De lampen voor het werkdek zijn zo geplaatst en zodanig uitgevoerd dat een ongestoorde verlichting van het werkdek is verzekerd en voorts geen gevaar bestaat voor verblinding van degene die het vaartuig voert. Hierbij is met name rekening gehouden met het geval van mist; en

l. De Minister van Verkeer en Waterstaat geeft een verklaring af waaruit blijkt dat wordt voldaan aan deze bepalingen.

De minimumbemanning van sleepboten gedurende de tijd dat havensleepdiensten worden verricht bestaat uit:

Paaltrek*** $F < 15$ ton	1 schipper
	1 matroos
$15 > F \leq 25$ ton	1 schipper
	2 matrozen
$25 > F \leq 75$ ton	1 schipper

	1 matroos-motordrijver
	2 matrozen
F > 75 ton	Wordt individueel door de Minister van verkeer en Waterstaat vastgesteld.

*** Paaltrek: de maximale trekkracht die het schip via een sleepdraad kan uitoefenen op een te slepen object als aangegeven op een certificaat, afgegeven door een binnen de sfeer van de sleepvaart algemeen daartoe erkende organisatie. Indien geen certificaat betreffende de paaltrek wordt overgelegd, wordt voor de paaltrek een trekkracht aangenomen van 20 kg/kW van het geïnstalleerde voortstuwingsvermogen.

Bijlage 5.8. : Minimumbemanning snelle veerponten als bedoeld in artikel 5.6, zesde lid

De minimumbemanning van veerponten die een snelheid van meer dan 30 km per uur, maar niet meer dan 40 km per uur, kunnen bereiken bestaat uit:

Groepen toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		Dagvaart	Semi continuvaart	Continuvaart
1. tot en met 75 personen	Schipper Matroos	1 1	2 1	2 2
2. van 76 tot en met 250 personen	Schipper matroos-motordrijver Lichtmatroos	1 1* –	2 1* 1**	2 2* 1**
3. van 251 tot en met 600 personen	Schipper Volmatroos Matroos-motordrijver	1 1 1*	2 – 2*	3 – 2*

* Op wateren van de zone 3 en 4 mag de matroos-motordrijver worden vervangen door een matroos.

** De lichtmatroos is ten minste 18 jaar oud.

De minimumbemanning van veerponten die een snelheid van meer dan 40 km per uur kunnen bereiken bestaat uit:

Groepen toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		Dagvaart	Semi continuvaart	Continuvaart
• • Dagvaart • Semi continuvaart • Continuvaart • • 1. tot en met 75 personen		Dagvaart	Semi continuvaart	Continuvaart
1. tot en met 75 personen	Schipper Matroos	2 –	3 –	4 –
2. van 76 tot en met 250 personen	Schipper Matroos Lichtmatroos	2 – –	3 – 1**	4 – 1**
3. van 251 tot en met 600 personen	Schipper	2	3	4
	Volmatroos	1 of –	–	
	Matroos-motordrijver	–1	1	1

** De lichtmatroos is ten minste 18 jaar oud.

Bijlage 6.1. : Keuringsaanwijzingen en keuringseisen als bedoeld in artikel 6.4, eerste lid

Hoofdstuk 1. Algemene keuringsaanwijzingen

Artikel 1. Inleiding

Van groot belang is vooral het tijdig herkennen en (laten) behandelen van die aandoeningen die een duidelijk risicoverhogende factor betekenen. In het algemeen dient de betrokkene om in aanmerking te komen voor een geneeskundige verklaring vrij te zijn van enige afwijking, ziekte of verwonding die een veilige uitoefening van de werkzaamheden belemmert. Daarnaast mag de aanwezigheid van de betrokkene aan boord geen gevaar opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden.

Artikel 2. Overleg met de medisch adviseur

Indien bij de beoordeling van de geschiktheid twijfels rijzen, vindt daarover overleg plaats met de medisch adviseur scheepvaart. De verantwoordelijkheid voor de beslissing blijft echter bij de keurend arts.

Artikel 3. Specifieke werkzaamheden aan boord

Bij de keuring is men zich terdege bewust van de specifieke werkomstandigheden aan boord, die afhankelijk van het soort schip en vaargebied sterk kunnen variëren:

- a. het werk aan boord vertoont onregelmatige fysieke en psychische piekbelastingen;
- b. het werk aan boord brengt een forse lichamelijke belasting met zich mee, waarbij veel traplopen, het manoeuvreren rond obstakels en beperkte bewegingsruimte met soms een ongunstige werkhouding extra belasting van het bewegingsapparaat met zich mee brengen;
- c. door de aard van de werkzaamheden is er niet altijd gelegenheid om op regelmatige tijden te eten en te slapen.

Artikel 4. Waakzaamheid en concentratievermogen

Rekening wordt gehouden met het feit dat er aan boord vele werkzaamheden zijn waarbij langdurige concentratie is vereist:

- a. het navigeren, waarbij vooral voortdurend aandacht is geboden tijdens het varen 's nachts, bij mist en onder slechte weersomstandigheden;
- b. het werken met en het verantwoordelijk zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- c. het werken aan en in de buurt van werktuigen met bewegende delen, zoals kranen, lieren, ankerspillen, etc.;
- d. het uitvoeren van werkzaamheden aan elektrische leidingen en stoomleidingen;
- e. het verrichten van werkzaamheden op grote hoogte of in en om diepe ruimten.

Artikel 5. Geneesmiddelengebruik

Bij gebruik van geneesmiddelen laat de arts zich leiden door de navolgende richtlijnen:

- a. het aangewezen zijn op het gebruik van geneesmiddelen welke neveneffecten hebben in de zin van: duizeligheid, verminderd concentratie- en reactievermogen, psychische stoornissen, of invloed op de circulatie, kan een reden zijn voor ongeschiktheid. Voor het gebruik van antidiabetica en anti-epileptica wordt verwezen naar de desbetreffende artikelen in de keuringseisen;
- b. het aangewezen zijn op het gebruik van geneesmiddelen met een nauwe therapeutische breedte is een reden voor ongeschiktheid;
- c. indien geneesmiddelen worden gebruikt die zich met de veiligheid van het varen laten verenigen, moet bij de afgifte van een geneeskundige verklaring worden overwogen of de betrokkene de (bij)werkingen van het geneesmiddel begrijpt en de voorschriften van de arts nauwgezet naleeft.

Artikel 6. Uitgangspunten voor afkeuring

De medische maatstaven die zijn beschreven in § 2 tot en met § 5 dienen te worden gehanteerd bij de

keuring voor een geneeskundige verklaring. Medisch ongeschikt voor de binnenvaart is de persoon die niet voldoet aan deze maatstaven. De arts laat zich bij een beslissing tot afkeuring verder leiden door de navolgende algemene richtlijnen:

medisch ongeschikt voor de binnenvaart is de persoon, die lijdt aan een ziekte, afwijking of verwonding:

- a. waardoor een veilige uitoefening van de werkzaamheden belemmerd kan worden;
- b. waardoor betrokkene niet te allen tijde in staat is om adequaat te handelen in geval van nood;
- c. die tijdens de functie-uitoefening aan boord kan verergeren, in die zin dat daardoor een onaanvaardbaar risico voor de gezondheid of veiligheid van hemzelf of de overige opvarenden ontstaat, of ernstige hinder voor andere personen aan boord; of
- d. die een behandeling behoeft, waarbij voortdurend medisch toezicht is vereist of waarbij acuut ingrijpen door een medicus noodzakelijk kan worden.

Hoofdstuk 2. Keuringseisen

§ 1. Het gezichtsvermogen

Artikel 7

Bij een progressieve of chronische oogaandoening is een specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat het gezichtsvermogen niet dusdanig wordt bedreigd dat binnen afzienbare tijd niet meer kan worden voldaan aan de criteria:

- a. *Gezichtsscherpte:*
getest bij daglicht bedraagt deze, met of zonder optische hulpmiddelen ten minste 0,8 met beide ogen gezamenlijk. Met één oog zien is toegestaan.
Indien bij de keuring gebruik moet worden gemaakt van optische correctiemiddelen, moet aan de keurend arts een adequate reservebril worden getoond;
- b. *Contrastzien:*
alleen in twijfelgevallen te onderzoeken:
mesotest zonder verblinding bij een helderheidsniveau van $0,032 \text{ cd/m}^2$. Resultaat is contrast 1:2,7;
- c. *Gewenning aan de duisternis:*
alleen in twijfelgevallen te onderzoeken:
het resultaat mag niet meer dan een log-eenheid van de normaalkromme afwijken;
- d. *Gezichtsveld:*
afwijkingen in het gezichtsveld van het oog met de beste gezichtsscherpte zijn niet toegestaan.
In geval van twijfel dient perimetrisch onderzoek verricht te worden;
- e. *Kleurenonderscheidingsvermogen:*
bij het onderzoek van het kleurenonderscheidingsvermogen, verricht bij de in de betreffende test voorgescreven belichting is een score van 2 fouten bij de Ishiharatest een reden voor nader onderzoek met een specialistische kleurentest, tenzij uit verslag van een eerder onderzoek door een oogarts al blijkt dat onderstaande grenzen niet worden overschreden. Een reden voor ongeschiktheid is een grotere afwijking dan de volgende uitkomsten:

1 $\hat{\text{A}}$ °:	Famsworth Panel D15 test: ongestoord; danwel
2 $\hat{\text{A}}$ °:	Hardy, Rand and Rittler (HRR): 'mild'; danwel
3 $\hat{\text{A}}$ °:	Tokyo Medical College (TMC): 'second degree'; danwel
4 $\hat{\text{A}}$ °:	Stilling/Velhagen: ongestoord; danwel
5 $\hat{\text{A}}$ °:	Boström: ongestoord; danwel
6 $\hat{\text{A}}$ °:	Holmer-Wright B: ten hoogste 8 fouten bij 'small'; danwel
7 $\hat{\text{A}}$ °:	een equivalente uitkomst bij een gelijkwaardige kleurentest.

In geval van twijfel kan onderzoek plaatsvinden met de anomaloscoop, (waarbij de anomaal quotiënt moet liggen tussen 0,7 en 1,4) of met een andere gelijkwaardige test;
- f. *Motiliteit:*
Onbelemmerde beweeglijkheid van de ogen; geen dubbelzien.

§ 2. Het gehoorvermogen

Artikel 8

1. Het gehoorvermogen is als voldoende te beschouwen, indien het gemiddelde gehoorverlies met elk oor afzonderlijk, de waarde van 40 dB niet overschrijdt voor de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz.
2. Indien de waarde van 40 dB wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken als met een hoortoestel, de conversatiespraak met elk oor afzonderlijk op 2 meter duidelijk wordt verstaan.

§ 3. Ziekten of lichamelijke gebreken

Artikel 9. Aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen

1. Alle aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen, alsmede aanvallen van draaiduizeligheid of onbedwingbare slaap zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Alle vormen van epilepsie in de anamnese, al dan niet medicamenteus behandeld, zijn een reden voor ongeschiktheid. Uitzonderingen hierop zijn:
 - a. goedkeuring is mogelijk indien de laatste aanval heeft plaatsgevonden voor het levensjaar en nadien geen anti-epileptica zijn gebruikt;
 - b. goedkeuring (zie onder e) is mogelijk twee jaar (beperkt groot vaarbewijs, groot vaarbewijs, Rijnpatent, dienstboekje) respectievelijk één jaar (klein vaarbewijs) na een eenmalige epileptische aanval, zonder duidelijke oorzaak, zonder behandeling met anti-epileptica, indien op een standaard-, slaaponthoudings- en slaap-EEG geen afwijkingen in epileptische zin worden gezien;
 - c. goedkeuring (zie onder e, met een maximum geldigheidsduur van vijf jaar) uitsluitend voor het Klein vaarbewijs is mogelijk bij gebruik van anti-epileptica na een aanvalsvrije periode van twee jaar;
 - d. goedkeuring (zie onder e.) is mogelijk vijf jaar (beperkt groot vaarbewijs, groot vaarbewijs, Rijnpatent, dienstboekje) respectievelijk één jaar (klein vaarbewijs) na het staken van anti-epileptica indien na het staken geen aanvallen zijn opgetreden, alsmede op een standaard-, slaaponthoudings- en slaap-EEG (beperkt groot vaarbewijs, groot vaarbewijs, Rijnpatent, dienstboekje) respectievelijk standaard-EEG (klein vaarbewijs) geen afwijkingen in epileptische zin worden gezien;
 - e. de geldigheidsduur van de geneeskundige verklaring bij de uitzonderingen beschreven onder b, c en d is eerst een half jaar. Indien de betrokkene aanvalsvrij blijft wordt de geldigheidsduur vervolgens één jaar, daarna twee jaar, daarna vijf jaar en daarna onbeperkt.
3. Noctambulisme is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 10. Aandoeningen of laesies van het centrale of perifere zenuwstelsel, gepaard gaande met duidelijke functionele stoornissen; in het bijzonder organische aandoeningen van de hersenen of het ruggenmerg en de daarbij optredende restverschijnselen, functionele stoornissen na schedel- of hersenletsel, en cerebrale doorbloedingsstoornissen.

1. Systeemziekten van het centrale zenuwstelsel, zoals multiple sclerose en de ziekte van Parkinson, zijn, afhankelijk van het stadium waarin de ziekte verkeert, in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.
2. Posttraumatische en postoperatieve restverschijnselen: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
3. Ieder cerebrovasculair accident, inclusief TIA's in de anamnese: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 11. Geestesziekten

1. Psychotische symptomen op het moment van de keuring of psychosen in de anamnese met een kans op herhaling zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Bipolaire stoornissen of geïsoleerde manieën in de anamnese zijn een reden voor ongeschiktheid.

3. Depressieve symptomen op het moment van de keuring of depressies in de anamnese die niet onder het begrip bipolaire stoornis vallen, zijn in het algemeen een reden voor ongeschiktheid. Voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
4. Gedrags- of persoonlijkheidsstoornissen zijn in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.
5. Concentratie- of inprentingsstoornissen zijn een reden voor ongeschiktheid.
6. Cognitieve functiestoornissen zijn een reden voor ongeschiktheid.
7. Overige psychiatrische stoornissen die een negatieve invloed kunnen hebben op het varen: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 12. Suikerziekte met niet goed instelbare, aanzienlijke schommelingen van de bloedglucose-waarden

Niet goed met insuline of orale antidiabetica instelbare Diabetes Mellitus of het optreden van hypoglykemieën, is een reden voor ongeschiktheid. Bij Insuline afhankelijke Diabetes Mellitus is de geschiktheid in het algemeen beperkt tot een periode van vijf jaar.

Artikel 13. Manifeste endocriene stoornissen

Voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 14. Ernstige aandoeningen van de bloedvormende orgaansystemen

Voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 15. Astmatische bronchitis met aanvallen

1. Alle chronische longaandoeningen met de mogelijkheid van acute verslechtering van de longfunctie zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Asthma bronchiale gepaard gaande met verminderde inzetbaarheid is een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 16. Aandoeningen of veranderingen in het hart of de bloedsomloop resulterend in een verminderde belastbaarheid

1. Klepafwijkingen en congenitale hartgebreken met haemodynamische consequenties: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
2. Ritme- of geleidingsstoornissen waarbij de kans bestaat op cerebrovasculaire accidenten, haemodynamische complicaties of bewustzijnsstoornissen zijn een reden voor ongeschiktheid.
3. Het dragen van een pacemaker is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid. Voor goedkeuring is een specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat betrokkene bij uitval van de pacemaker beschikt over een voldoende escaperitme en dat de pacemaker niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling.
4. Het dragen van een ICD is een reden voor ongeschiktheid. Uitzondering voor de aanvrager van het Klein vaarbewijs zijn:
 - a. de periode van ongeschiktheid bedraagt zes maanden na implantatie. Goedkeuring (zie onder c) is mogelijk na een gunstig specialistisch rapport waaruit blijkt dat de ICD in deze periode geen elektroshocks heeft afgegeven en het apparaat niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling;
 - b. na de periode genoemd onder a is goedkeuring (zie onder c) mogelijk na een gunstig specialistisch rapport waaruit blijkt dat een elektroshock niet vaker dan 1 keer in de 2 jaar wordt afgegeven, waarbij er op het moment van de beoordeling een elektroshockvrije periode van minimaal 6 maanden moet zijn en het apparaat niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling;
 - c. de geldigheidsduur van de geneeskundige verklaring bij de uitzonderingen beschreven onder a en b is 3 jaar.

5. Aandoeningen van het myocard, resulterend in een duidelijk verminderde ergometrisch bepaalde belastbaarheid van het hart, zijn een reden voor ongeschiktheid.
6. Angina pectoris: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
7. Hypertensie: een bij herhaling gemeten diastolische druk van > 105 mm Hg is een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 17. Aandoeningen of gevolgen na een ongeval die leiden tot een aanzienlijke bewegingsbeperking, verlies of sterke vermindering van de kracht in een der ledematen die voor de uit te oefenen arbeid van belang zijn

1. Bovenste extremiteiten: de functie van armen en handen moet voldoende zijn voor de bediening van het roer, de motor en de andere voor de navigatie en veilige vaart benodigde apparatuur. In geval van verminking of amputatie is een goed functionerende prothese toegestaan, eventueel onder aanpassing van de bovengenoemde bedieningsorganen.
2. Onderste extremiteiten: in geval van verminking of amputatie is een goed functionerende prothese toegestaan.
3. In noodgevallen moet de aanvrager zonder prothese en zonder hulp van anderen, in hoog tempo, zijn weg kunnen vinden via trappen en (vlucht)gangen.

Artikel 18. Chronisch alcoholisme, verslaving aan verdovende middelen of andere vormen van verslaving

1. Chronisch alcoholisme, hetzij voortdurend, hetzij gedurende bepaalde perioden in de laatste vijf jaar, is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.
2. Verslaving aan verdovende, opwekkende of andere psychotrope stoffen in de anamnese in de laatste vijf jaar is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.

Bijlage 6.2. : Model geneeskundige verklaring binnenvaart als bedoeld in artikel 6.5, eerste lid



Geneeskundige verklaring binnenvaart

		Aankruisen <input checked="" type="checkbox"/> of invullen		
Naam, voorletters:		<input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw		
Geboortedatum: Geboorteplaats:		Legitimatiebewijs (soort en nummer):		
I	Gezichtsvermogen			
	1. Gezichtscherpte bij dag icht			
		Links	Rechts	
	<input type="checkbox"/> zonder correctie			<input type="checkbox"/> met correctie
		Links	Rechts	
	2. Contrast zien voldoende *)		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
	3. Donkeradaptatie voldoende *)		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
4. Gezichtsveld zonder beperkingen		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	
5. Kleurenonderscheidingsvermogen voldoende		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	
6. Motiliteit voldoende, geen dubbelzien		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	
Onderzoeksresultaat		<input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met optische correctie <input type="checkbox"/> onvoldoende		
II	Gehoörvermogen			
	Gehoörverlies zonder hoortoestel bedraagt > 40 dB in de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz	Links	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja
		Rechts	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja
	Gehoör voldoende met hoortoestel	Links	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
		Rechts	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Onderzoeksresultaat		<input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met hoortoestel(len) <input type="checkbox"/> onvoldoende		
III	Ziekten of lichamelijke gebreken die de gekeurde lichamenlijk ongeschikt of beperkt geschikt maken	<input type="checkbox"/> niet van toepassing <input type="checkbox"/> van toepassing		
Slotoordeel		<input type="checkbox"/> geschikt <input type="checkbox"/> beperkt geschikt onder voorwaarden (z.o.z.) <input type="checkbox"/> geschikt met: hoortoestel <input type="checkbox"/> Links <input type="checkbox"/> Rechts <input type="checkbox"/> geschikt met: optische correctie <input type="checkbox"/> ongeschikt		
Plaats en datum:				
Naamstempel geneeskundige:		Handtekening geneeskundige:		

*) Alleen bij twijfel: onderzoek door medisch specialist.

Voorwaarden waaronder gekeurde geschikt is (géén medische gegevens).

Bij tijdelijke geschiktheid hier tevens de termijn invullen.

Deze voorwaarden zullen worden vermeld op het vaarbewijs.

Deze geneeskundige verklaring samen met de aanvraag van een **beperkt groot vaarbewijs, groot vaarbewijs** of **Rijnpatent** opsturen naar

CCV afdeling Binnenvaart

Postbus 1970

2280 DZ RIJSWIJK (ZH)

Telefoon (070) 372 05 80

Deze geneeskundige verklaring samen met de aanvraag van een **dienstboekje** opsturen naar

St. Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart

Vasteland 12 E

3011 BL ROTTERDAM

Telefoon (010) 412 95 44

Deze geneeskundige verklaring samen met de aanvraag van **Klein vaarbewijs** opsturen naar

VAMEX

Postbus 93121

2509 AC DEN HAAG

Telefoon 088 456 4567

Als u het niet eens bent met de uitslag van de keuring kan via de Medisch adviseur scheepvaart een **herkeuring** worden aangevraagd. Hieraan zijn kosten verbonden.

Goedkeuring door een andere arts is ongeldig.

Informatie m.b.t. herkeuring:

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Medisch adviseur scheepvaart

Postbus 8634

3009 AP ROTTERDAM

Telefoon (070) 456 46 84

Fax (070) 456 46 97

E-mail mas@ivw.nl

Bijlage 6.3. : Model bericht van afkeuring als bedoeld in artikel 6.6, eerste lid



HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

- Ondergetekende verklaart, dat gekeurde niet voldoet aan de meest recente keuringseisen voor zee- of binnenvaart.
The signing physician declares, that the individual doesn't comply with the latest medical criteria for maritime shipping.
- Dit bericht dient nog dezelfde dag verzonden te worden aan de Medisch Adviseur Scheepvaart, per fax: 070-4564697.
This certificate shall be dispatched without delay by fax to the Medical Adviser of the Netherlands Shipping Inspectorate: +31-70-4564697.

- Dit bericht wordt tevens zo snel mogelijk ook per post verzonden naar de Medisch Adviseur Scheepvaart.
At the same time, this certificate has to be sent by ordinary mail to the medical adviser.
- Na een tijdelijke ongeschiktheid kan herkeuring plaatsvinden door dezelfde arts die betrokkene heeft afgekeurd, of door een scheidsrechter.
Na een blijvende ongeschiktheid kan herkeuring uitsluitend plaatsvinden door een scheidsrechter.
De scheidsrechterlijke herkeuringen kunnen worden aangevraagd bij de Medisch Adviseur Scheepvaart, telefoon: 070-4564684.
Goedkeuringen door anderen dan de genoemde artsen zijn ongeldig.
De kosten van de herkeuring komen voor rekening van de gekeurde.
- *In case of temporary rejection, re-examination can only be performed by the same doctor who has found the examinee to be unfit, or by a referee.*
In case of permanent unfitness, re-examination may only be performed by a referee.
The arbitral re-examination shall be submitted to the Medical Adviser of the Netherlands Shipping Inspectorate, telephone: +31-70-4564697.
Approval by other doctors than those mentioned earlier is invalid.
The person examined himself/herself shall be charged for the re-examination.

Gegevens gekeurde/Data of the examined person

Naam en voorletters

Surname and initials

Geboorteplaats en geboortedatum

Place and date of birth

Land van afgifte en nummer monsterboekje

Country of issue and number of seaman's book

Functiecategorie waarvoor is gekeurd

Duties on board

â–j Zeevaart: dek- en brugdienst met wachtfunctie

Seagoing: look-out or watch duties on the bridge

â–j Binnenvaart: Rijnpatent, beperkt groot vaarbewijs, groot vaarbewijs en dienstboekje

(Not applicable abroad, Netherlands inland waters only)

â–j Zeevaart: machinekamerdienst met wachtfunctie

Seagoing: watch duties in the engine room

â–j Binnenvaart: Klein vaarbewijs

(Not applicable abroad, Netherlands inland waters only)

â–j Zeevaart: gezel zonder uitkijk- of wachtfunctie

Seagoing: rating without look-out or watch duties

De gekeurde voldoet aan de eisen t.a.v

De geschatte termijn van ongeschiktheid is:

The examined person complies to the medical standards of:

The estimated period of unfitness is:

Algemene lichamelijke geschiktheid: JA of NEE
Medical fitness: YES or NO

â–j Tijdelijk
Temporarily

â–j Blijvend
Permanently

Gezichtsorgaan: JA of NEE
Visual system: YES or NO

Gehoorgaan: JA of NEE
Auditory system: YES or NO

Ondertekening
Subscription

Plaats en keuringsdatum
Place and date of examination

Naamstempel geneeskundige:
Name stamp of physician:

Handtekening geneeskundige:
Signature of physician:

Reden van afkeuring
Reason of rejection

Bijlage 6.4. : Model eigen verklaring als bedoeld in artikel 6.9

1. Hebt u een verminderd gezichtsvermogen van een of beide ogen, zelfs als u gebruik maakt van een bril of contactlenzen?
2. Is uw kleurenzien voor de kleuren rood en groen gestoord?
3. Hebt u aan één of aan beide oren een verminderd gehoor of gebruikt u een hoortoestel?
4. Hebt u hartritmestoornissen, een pacemaker of een ICD?
5. Hebt u (gehad) een inwendige ziekte (voor suikerziekte zie vraag 10) zoals een hart- of vaataandoening, hoge bloeddruk, nierziekte of longziekte, of hebt u een hart- of vaatoperatie ondergaan?
U mag deze vraag met NEE beantwoorden als u een ongecompliceerd hartinfarct hebt gehad langer dan 2 jaar geleden waarbij u nu geen klachten hebt of als uw bloeddruk gedurende de afgelopen 6 maanden al dan niet met medicijnen goed geregeld is geweest.
6. Hebt u (gehad) epilepsie, toevallen, flauwvallen, aanvallen van abnormale slaperigheid of andere bewustzijnsstoornissen?
7. Hebt u (gehad) evenwichtsstoornissen of duizelingen?
8. Hebt u (gehad) een depressies, psychose, overspannenheid of een andere psychiatrische stoornis?
9. Hebt u (gehad) een TIA, beroerte, hersenbloeding, of een andere aandoening in de hersenen of aan het zenuwstelsel?
10. Hebt u suikerziekte?
11. Hebt u een lichamelijke beperking waardoor het normale gebruik van een arm, hand, been of voet beperkt of afwezig is?
12. Bent u ooit onderzocht of bent u onder behandeling (geweest) voor het gebruik van alcohol, drugs, kalmerende medicijnen of andere geestverruimende of bedwelmende middelen, of is er momenteel sprake van problematisch gebruik?
13. Gebruikt u medicijnen die volgens de bijsluiter de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, zoals: antidepressiva, opwekkende middelen, slaaptabletten, kalmeringsmiddelen, pijnstillers en

dergelijke?

14. Hebt u een andere aandoening of lichamelijke beperking die het veilig varen kan beïnvloeden?

Instructie voor de aanvrager

Als één of meer vragen met JA zijn beantwoord moet u een arts een toelichting laten schrijven waarmee de aard en de ernst van de aandoening worden verduidelijkt, zodat de medisch adviseur vaarbewijzen kan beoordelen of u voldoet aan de keuringseisen.

U kunt hiervoor terecht bij een huisarts of bij een oog- of kno-arts naar keuze. De kosten van het doktersbezoek zijn voor uw eigen rekening.

Als u ook zelf nog aanvullende informatie hebt die van belang kan zijn bij de beoordeling kunt u dit apart bijvoegen.

Instructie voor de arts die de medische aantekening plaatst

Aanvragers van het klein vaarbewijs moeten voldoen aan de keuringseisen voor de binnenvaart. Zij hoeven niet te worden gekeurd, maar mogen volstaan met het invullen van een eigen verklaring. Als één of meer vragen met JA zijn beantwoord moet de medisch adviseur vaarbewijzen beoordelen of de aanvrager voldoet aan de keuringseisen, mede aan de hand van de toelichting van een arts. Om de beoordeling zonder vertraging te laten verlopen stelt u de verklaring op aan de hand van de onderstaande instructies.

U dient alleen informatie te verstrekken m.b.t. de vraag waar de aanvrager JA op heeft geantwoord. Instructies voor de arts voor het opstellen van een verklaring over de aan de ommezijde met JA beantwoorde vragen:

1. De gecorrigeerde gezichtsscherpte met ieder oog afzonderlijk en beide ogen gelijktijdig.
2. De aard van de kleurzienstoornis met indien mogelijk de gradatie o.b.v. de test van HRR, TMC of een gelijkwaardige test.
3. De aard van de gehoorstoornis, met indien mogelijk de uitslag van het toonaudiometrisch onderzoek voor de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz voor ieder oor afzonderlijk. Bij gebruik van een of meerdere hoortoestellen moet worden vermeld of conversatiespraak met elk oor afzonderlijk op 2 meter duidelijk (foutloos) wordt verstaan
4. De aard van de ritmestoornis, behandeling, laatste keer symptomen met/zonder medicatie, prognose.
Bij de pacemaker en ICD is van belang het tijdstip van plaatsing, de reden van plaatsing, de aanwezigheid van een escaperitme (pacemaker) en de laatste elektroshock (ICD).
- 5-10. De aard van de aandoening, behandeling, laatste keer symptomen met/zonder medicatie, prognose.
11. De oorzaak van de aandoening, behandeling, beperkingen bij het gebruik van arm, hand, been of voet. Tevens is het van belang een beschrijving te geven van de (on)mogelijkheden bij aan/van boord klimmen, aan/afmeren, bediening van motor en roer, zwemmen.
12. De periode waarin het gebruik van alcohol, drugs of kalmerende middelen heeft gespeeld of sinds wanneer het nu nog speelt, de duur, de eventuele behandeling.
13. Het geneesmiddel, de dosering, de gebruiksduur, en de mate waarin (bij)werkingen worden ervaren.
14. De aard van de aandoening, behandeling, laatste keer symptomen met/zonder medicatie, prognose.

Aantekening bij vraag

Naamstempel en handtekening arts

Bijlage 7.1. : Erkende vaarbewijzen als bedoeld in artikel 7.11

1.1. Voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs op alle binnenwateren

- a. van de Franse Republiek:
 - ‘Certificat général de capacité de catégorie A’, voorzien van het stempel met de vermelding dat het vaarbewijs geldig is op de waterwegen van zone 2, bedoeld in richtlijn 82/714/EEG;
 - ‘Certificats spéciaux de capacité’, voorzien van het stempel met de vermelding dat het vaarbewijs geldig is op de waterwegen van zone 2, bedoeld in in richtlijn nr. 82/714/EEG;
- b. van de Bondsrepubliek Duitsland:
 - ‘Schifferpatent’ met aanvullende geldigheid voor de ‘Seeschiffahrtstrassen’;
- c. van het Koninkrijk België:
 - ‘Vaarbrevet A’;
 - ‘voorlopig attest met betrekking tot het besturen van een binnenvaartuig’;
- d. van de Republiek Finland:
 - ‘Laivurinkirja/Skepparbrev’;
 - ‘Kuljettajankirja I/Förarbrev I’;
- e. van het Koninkrijk Zweden:
 - ‘Bevis om behörighet som skeppare B’;
 - ‘Bevis om behörighet som skeppare A’;
 - ‘Bevis om behörighet som styrman B’;
 - ‘Bevis om behörighet som styrman A’;
 - ‘Bevis om behörighet som sjökaptän’;
- f. van de Republiek Hongarije:
 - Hajóskapitányi bizonyítvány (kapiteinsbewijs),
 - Hajóvezetői ‘A’ bizonyítvány (schippersbewijs),(overeenkomstig Besluit nr. 15/2001. (IV. 27.) KöVim van de minister van Vervoer en Waterhuishouding betreffende scheepvaartbewijzen);
- g. van de Republiek Polen: Patent Å¼eglarski kapitana Å¼eglugi Å¼ródla...dowej – kategorii A (Schippersbewijs A) (overeenkomstig het besluit van de Minister van Infrastructuur van 23 januari 2003 inzake de beroepsbekwaamheid en het aantal bemanningsleden aan boord van binnenscheepvaartuigen).
- h. van Roemenië: brevet de căpitan fluvial categoria A (vaarbewijs A) (in overeenstemming met besluit nr. 984/04.7.2001 van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Huisvesting houdende goedkeuring van de verordening betreffende de afgifte van nationale bewijzen van beroepsbekwaamheid voor personeel voor de binnenvaart M.Of., p. I, nr. 441/6.VIII.2001);
- i. op grond van de Herziane Rijnvaartakte afgegeven vaarbewijzen:
 - groot patent;
 - klein patent.

1.2. Voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs op rivieren, kanalen en meren

- a. van de Franse Republiek:
 - ‘Certificat général de capacité de catégorie A’, niet voorzien van het stempel met de vermelding dat het vaarbewijs geldig is op de waterwegen van zone 2 bedoeld in richtlijn nr. 82/714/EEG;
 - ‘Certificats spéciaux de capacité’, niet voorzien van het stempel met de vermelding dat het vaarbewijs geldig is op de waterwegen van zone 2 bedoeld in richtlijn 82/714/EEG;
- b. van de Bondsrepubliek Duitsland:
 - ‘Schifferpatent’;
- c. van het Koninkrijk België:
 - Vaarbrevet B;
- d. van de Republiek Oostenrijk:
 - ‘Kapitänspatent A’
 - ‘Schiffsführerpatent A’;
- e. van de Republiek Finland:
 - ‘Laivurinkirja/Skepparbrev’;
 - ‘Kuljettajankirja I/Förarbrev I’;
- f. van het Koninkrijk Zweden:

- ‘duelighedsprove i sejlads for fritidssejlere’;
- ‘duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere’;
- d. van het Verenigd Koninkrijk:
 - ‘certificate of competence as yachtmaster offshore’;
 - ‘certificate of competence as coastal skipper’;
 - ‘international certificate of competence’, afgegeven door de Royal Yachting Association;
- e. op grond van de Herzene Rijnvaartakte afgegeven sportpatent.

1.4. Voor het klein vaarbewijs op rivieren, kanalen en meren.

- a. van het Koninkrijk België:
 - ‘beperkt stuurbrevet’;
- b. van de Bondsrepubliek Duitsland:
 - ‘Sportbootführerschein-Binnen’;
 - ‘Sportschifferzeugnis’.

Bijlage 7.2. : Erkende bewijzen van vaarbekwaamheid, onderscheidenlijk diploma’s en opleidingen, die geheel respectievelijk gedeeltelijk dispensatie geven van het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren als bedoeld in artikel 7.12

§ 1. Erkende bewijzen van vaarbekwaamheid en diploma’s die gehele dispensatie geven van het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren

- 1.1 Voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs op alle binnenwateren:
 - de in onderdeel 1.1 van bijlage 7.1 genoemde bewijzen van vaarbekwaamheid;
 - de diploma’s stuurman/schipper, kapitein en bootman zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen met codes 10650, 10651, 93110, 91900 en 93030.
- 1.2 Voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs op rivieren, kanalen en meren:
 - de in onderdeel 1.2 van bijlage 7.1 genoemde bewijzen van vaarbekwaamheid;
 - het groot patent bedoeld in artikel 1.05, eerste lid, onderdeel a, van het Patentreglement Rijn;
 - het krachtens artikel 4.01 van het Patentreglement Rijn geldige Rijnschipperspatent en groot patent.
- 1.3 Voor het klein vaarbewijs op alle binnenwateren:
 - de onder 1.1 genoemde bewijzen;
 - de in de onderdelen 1.1 en 1.2 van bijlage 7.1 genoemde bewijzen van vaarbekwaamheid;
 - het door het Koninkrijk België afgegeven ‘brevet yachtman’ en ‘brevet yachtnavigator’;
 - het door de Bondsrepubliek Duitsland afgegeven ‘Sportbootführerschein-See’;
 - het door het Korps Landelijke Politiediensten na 31 maart 1994 afgegeven vaarbekwaamheidsbewijs politie voor het besturen van een klein politievaartuig op alle binnenwateren;
 - het door het Korps Rijkspolitie tussen 1 november 1988 en 1 april 1994 afgegeven vaarbekwaamheidsbewijs politie voor het besturen van een klein politievaartuig op alle binnenwateren;
 - het door het Korps Rijkspolitie, ingevolge deel IV van het Besluit Veiligheidsnormen en voorschriften voor Rijksvaartuigen 1976, afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs voor het besturen van een klein vaartuig op alle wateren;
 - het door het Genie Opleidingscentrum in de periode van 1 januari 1996 tot en met 15 juli 2009 afgegeven militair vaarbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;
 - het door de Defensie Vaarschool te Den Helder in de periode van 1 juni 2008 tot 1 januari 2014 afgegeven militair vaarbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;
 - de in de onderdelen 1 tot en met 6 van tabel 3 van deze bijlage genoemde diploma’s en getuigschriften, samen met het klein vaarbewijs I dan wel het getuigschrift ter verkrijging van dat vaarbewijs;
 - de diploma’s eerste en tweede stuurman voor de grote handelsvaart of het kennisbewijs Hoger/Middelbaar Maritiem Officier, bedoeld in de onderdelen 1 respectievelijk 3 van tabel 3 van deze bijlage, samen met het getuigschrift van de centrale opleiding van adspirant-loodsen;

MAROF		V		V		V	V	V	V
Stuurman KHV, GHV en zeevisvaart		V		V		V	V	V	V
SMBW		V		V		V	V	V	V
Stuurman/werktuigkundige Kleine Schepen		V		V		V	V	V	V
SW V, SW VI		V		V		V	V	V	V
Stuurman GZV		V		V		V	V	V	V
Stuurman KZV		V		V		V	V	V	V
Groot Vaarbewijs I of gelijkwaardig bewijs vaarbekwaamheid van één van de Rijnoeverlidstaten of België dan wel door de CCR als gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid.			V		V	V	V	V	V
CWO groot motorschip	V	V	V	V	V		V		V

V = volledige vrijstelling

= nummer van de eindterm betreft gedeeltelijke vrijstelling

§ 3. Erkende diploma's en opleidingen die vrijstelling geven van onderdelen van het examen voor het klein vaarbewijs

Diploma's en opleidingen	Vrijstelling examenonderdelen
1. De volgende diploma's , bedoeld in de Wet op de zeevaartdiploma's, de Wet op de zeevisvaartdiploma's 1935 of de Zeevaartbemanningswet: eerste stuurman voor de grote handelsvaart; tweede stuurman voor de grote handelsvaart; derde stuurman voor de grote handelsvaart; stuurman voor de kleine handelsvaart; stuurman voor de beperkte kleine handelsvaart; stuurman voor de grote sleepvaart; stuurman voor de kustsleepvaart; stuurman voor de zeevisvaart; zeevisvaart SW VI; zeevisvaart SW V; zeevisvaart S IV (v); zeevisvaart W IV (v).	Ter verkrijging van klein vaarbewijs II: A1 tot en met A3 en B tot en met F
2. Een verklaring afgegeven door de Commissie voor de stuurliedenexamens voor de zeevaart of zeevisvaart ter verkrijging van een onder 1 genoemd diploma.	
3. De volgende diploma's of getuigschriften van een school, als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de Wet op het Voortgezet Onderwijs: schooldiploma of -getuigschrift BS; schooldiploma HTS, afdeling navigatie; schooldiploma S IV voor de kleine handelsvaart; schooldiploma SW VI voor de zeevisvaart; schooldiploma SW V voor de zeevisvaart; schooldiploma S IV voor de zeevisvaart; schooldiploma W IV voor de zeevisvaart; kennisbewijs stuurman grote en kleine zeilvaart; kennisbewijs Hoger/Middelbaar Maritiem Officier; kennisbewijs stuurman/werktuigkundige kleine schepen; kennisbewijs wachtstuurman; kennisbewijs baggeraar/stuurman; kennisbewijs wachtstuurman tot 3000 GT; kennisbewijs schipper/machinist beperkt werkgebied.	
4. Onderofficier (operationele dienst) van de nautische dienst, luitenant ter zee (zeedienst) of reserve-officier voor speciale diensten (zeedienst) van de Koninklijke Marine.	
5. Een van de volgende diploma's of getuigschriften voor de vaart ter zee afgegeven vóór 11	

<p>december 1982: certificaat Theoretische Kust Navigatie, afgegeven door het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond; certificaat Navigator Zeezeilen, afgegeven door het Instituut Klop; certificaat theoretische kustnavigatie en certificaat navigatie voor gevorderden, afgegeven door de Stichting zeezeilschool 'Noorderhaaks' te Den Helder; diploma B (kustvaart), afgegeven door de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club.</p>	
<p>6. Het certificaat Theoretische Kust Navigatie, afgegeven door het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond.</p>	
<p>7. Een van de volgende diploma's of getuigschriften: schooldiploma of getuigschrift binnenvaart onderwijs (LBO of MBO); schooldiploma of getuigschrift baggeronderwijs (LBO of MBO); matrozendiploma (Leerlingstelsel Rijn- en binnenvaart); diploma bakschipper/dekknecht (Leerlingstelsel baggerbedrijf); diploma of getuigschrift molenbaas voor het baggerbedrijf; diploma of getuigschrift zuigerbaas voor het baggerbedrijf; diploma matroos (WEB); diploma Bootsman (WEB); diploma bakschipper/dekknecht (WEB).</p>	<p>Ter verkrijging van klein vaarbewijs I: A1 tot en met A3 en B tot en met F; ter verkrijging van klein vaarbewijs II: A1 tot en met A3 en B tot en met D en F</p>

Bijlage 7.3. : Modellen vaarbewijzen als bedoeld in artikel 7.3

Model-groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart

(85 mm ˜— 54 mm – achtergrond blauw)

Vaarbewijs voor binnenvaartuigen		Nederland
A/B		Rijkswapen
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
		6.
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		

Vaarbewijs voor binnenvaartuigen voor het vervoer van goederen en personen	
1. Naam van de houder	8. A. Alle vaarwegen B. Alle vaarwegen uitgezonderd ruime wateren
2. Voornaam(en)	9. - R: radar - Categorie en capaciteit van het vaartuig (ton, Kw of aantal passagiers)
3. Datum en plaats van geboorte	10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt
4. Datum van afgifte van het vaarbewijs	11. Aantekening(en) / Bepaling(en)
5. Nummer van afgifte	
6. Foto van de houder	
7. Handtekening van de houder	

(achterzijde)

Model-Beperkt groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart

(85 mm × 54 mm – achtergrond blauw)

Beperkt groot vaarbewijs voor binnenvaartuigen		Nederland
A/B		Rijkswapen
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
		6.
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		

Vaarbewijs voor binnenvaartuigen voor het vervoer van goederen en personen	
1. Naam van de houder	8. A. Alle vaarwegen uitgezonderd de Rijn B. Alle vaarwegen uitgezonderd ruime wateren en de Rijn
2. Voornaam(en)	9. - R: radar - Categorie en capaciteit van het vaartuig (ton, Kw of aantal passagiers)
3. Datum en plaats van geboorte	10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt
4. Datum van afgifte van het vaarbewijs	11. Aantekening(en) / Bepanking(en)
5. Nummer van afgifte	
6. Foto van de houder	
7. Handtekening van de houder	

(achterzijde)

Model-klein vaarbewijs/ICC voor de binnenvaart

(85 mm x 54 mm – achtergrond blauw)

NL INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT		
KLEIN VAARBEWIJS I/II		
Pasfoto 6	1.	
	2.	5.
	3.	
	4.	8.

	9.	
Handtekening 7	10.	11.
	12.	13.
	14.	

INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT (resolution 40 of the UN/ECE Working Party On Inland Water Transport)	CERTIFICATE INTERNATIONAL DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE PLA'SANCE (Résolution No. 40 de groupe de travail CEE-ONU des transports par voie navigable)	
1. ACHTERNAAM	SURNAME	NOM
2. VOORNAMEN	FIRST NAMES	PRÉNOMS
3. GEBOORTEDATUM EN- PLAATS	DATE AND PLACE OF BIRTH	DATE ET LIEU DE NAISSANCE
4. NATIONALITEIT	NATIONALITY	NATIONALITÉ
5. BURGER SERVICE NUMMER	CITIZEN SERVICE NUMBER	NUMÉRO DE SERVICE CITOYEN
6. PASFOTO VAN DE HOUDER	PHOTOGRAPH OF HOLDER	PHOTO DE DÉTENTEUR
7. HANDTEKENING VAN DE HOUDER	SIGNATURE OF HOLDER	SIGNATURE DU TITULAIRE
8. VAARBEWIJSNUMMER	CERTIFICATE NUMBER	NUMÉRO DU CERTIFICAT
9. GELDIG VOOR	VALID FOR	VALABLE POUR
10. AFGIFTEDATUM	DATE OF ISSUE	DATE D'ÉMISSION
11. VERVALDATUM	DATE OF EXPIRY	DATE D'EXPIRATION
12. AFGEGEVEN DOOR	ISSUED BY	DÉLIVRÉ PAR
13. AANGeweZEN DOOR	AUTHORISED BY	AUTORISÉ PAR
14. BEPERKINGEN/VERMELDINGEN	RESTRICTIONS/MENTIONS	RESTRICTIONS/MENTIONS
STICHTING VAMEX + 31 (88) 4564567 WWW.VAMEX.NL info@vamex.nl		

Bijlage 7.4. : Modellen vrijstellingsbewijzen als bedoeld in de artikelen 7.6, eerste lid, 7.8, eerste lid, 7.9, eerste lid, en 7.10, eerste lid

Model-vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype

(85 mm Æ— 54 mm – achtergrond blauw)

schipper rondvaartboot van het Amsterdams grachtentype		Nederland
1.		Rijkswapen
2.		
3.		
4.		
5.		6.
7.		
8. nvt		
9.		
10.		
11.		

schipper rondvaartboot van het Amsterdams grachtentype	
1. Naam van de houder	8. A. Alle vaarwegen uitgezonderd de Rijn B. Alle vaarwegen uitgezonderd ruime wateren en de Rijn
2. Voornaam(en)	9. - R: racar
3. Datum en plaats van geboorte	- Categorie en capaciteit van het vaartuig (ton, Kw of aantal passagiers)
4. Datum van afgifte van het vaarbewijs	10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt
5. Nummer van afgifte	11. Aantekening(en) / Beperking(en)
6. Foto van de houder	
7. Handtekening van de houder	

(achterzijde)

Model-groot pleziervaarbewijs/ICC

(85 mm x 54 mm – achtergrond blauw)

NL INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT		
GROOT PLEZIERVAARTBEWIJS I/II		
Pasfoto 6	1.	
	2.	5.
	3.	
	4.	8.
	9.	
Handtekening 7	10.	11.

	12.	13.
	14.	

INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT (resolution 40 of the UN/ECE Working Party On Inland Water Transport)	CERTIFICATE INTERNATIONAL DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE PLA'SANCE (Résolution No. 40 de groupe de travail CEE-ONU des transports par voie navigable)	
1. ACHTERNAAM	SURNAME	NOM
2. VOORNAMEN	FIRST NAMES	PRÉNOMS
3. GEBOORTEDATUM EN- PLAATS	DATE AND PLACE OF BIRTH	DATE ET LIEU DE NAISSANCE
4. NATIONALITEIT	NATIONALITY	NATIONALITÉ
5. BURGER SERVICE NUMMER	CITIZEN SERVICE NUMBER	NUMÉRO DE SERVICE CITOYEN
6. PASFOTO VAN DE HOUDER	PHOTOGRAPH OF HOLDER	PHOTO DE DÉTENTEUR
7. HANDTEKENING VAN DE HOUDER	SIGNATURE OF HOLDER	SIGNATURE DU TITULAIRE
8. VAARBEWIJSNUMMER	CERTIFICATE NUMBER	NUMÉRO DU CERTIFICAT
9. GELDIG VOOR	VALID FOR	VALABLE POUR
10. AFGIFTEDATUM	DATE OF ISSUE	DATE D'ÉMISSION
11. VERVALDATUM	DATE OF EXPIRY	DATE D'EXPIRATION
12. AFGEGEVEN DOOR	ISSUED BY	DÉLIVRÉ PAR
13. AANGeweZEN DOOR	AUTHORISED BY	AUTORISÉ PAR
14. BEPERKINGEN/VERMELDINGEN	RESTRICTIONS/MENTIONS	RESTRICTIONS/MENTIONS
STICHTING VAMEX + 31 (88) 4564567 WWW.VAMEX.NL info@vamex.nl		

Model-zeilbewijs

(85 mm ˆ— 54 mm – achtergrond blauw)

zeilbewijs	Nederland
1.	Rijkswapen
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8. nvt	
9.	
10.	
11.	

Vaarbewijs voor binnenvaartuigen voor het vervoer van goederen en personen	
1. Naam van de houder	8. A. Alle vaarwegen uitgezonderd de Rijn B. Alle vaarwegen uitgezonderd ruime wateren en de Rijn
2. Voornaam(en)	9. - R: radar - Categorie en capaciteit van het vaartuig (ton, Kw of aantal passagiers)
3. Datum en plaats van geboorte	10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt
4. Datum van afgifte van het vaarbewijs	11. Aantekening(en) / Beperking(en)
5. Nummer van afgifte	
6. Foto van de houder	
7. Handtekening van de houder	

(achterzijde)

Bijlage 7.5. : Model-ICC, als bedoeld in artikel 7.1

(85 mm x 54 mm – achtergrond blauw)

NL INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT		
Pasfoto 6	1.	
	2.	5.
	3.	
	4.	8.
	9.	

Handtekening 7	10.	11.
	12.	13.
	14.	

INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT (resolution 40 of the UN/ECE Working Party On Inland Water Transport)	CERTIFICATE INTERNATIONAL DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE PLA'SANCE (Résolution No. 40 de groupe de travail CEE-ONU des transports par voie navigable)	
1. ACHTERNAAM	SURNAME	NOM
2. VOORNAMEN	FIRST NAMES	PRÉNOMS
3. GEBOORTEDATUM EN- PLAATS	DATE AND PLACE OF BIRTH	DATE ET LIEU DE NAISSANCE
4. NATIONALITEIT	NATIONALITY	NATIONALITÉ
5. BURGER SERVICE NUMMER	CITIZEN SERVICE NUMBER	NUMÉRO DE SERVICE CITOYEN
6. PASFOTO VAN DE HOUDER	PHOTOGRAPH OF HOLDER	PHOTO DE DÉTENTEUR
7. HANDTEKENING VAN DE HOUDER	SIGNATURE OF HOLDER	SIGNATURE DU TITULAIRE
8. VAARBEWIJSNUMMER	CERTIFICATE NUMBER	NUMÉRO DU CERTIFICAT
9. GELDIG VOOR	VALID FOR	VALABLE POUR
10. AFGIFTEDATUM	DATE OF ISSUE	DATE D'ÉMISSION
11. VERVALDATUM	DATE OF EXPIRY	DATE D'EXPIRATION
12. AFGEGEVEN DOOR	ISSUED BY	DÉLIVRÉ PAR
13. AANGeweZEN DOOR	AUTHORISED BY	AUTORISÉ PAR
14. BEPERKINGEN/VERMELDINGEN	RESTRICTIONS/MENTIONS	RESTRICTIONS/MENTIONS
STICHTING VAMEX + 31 (88) 4564567 WWW.VAMEX.NL info@vamex.nl		

Bijlage 8.1. : Model rijvaartverklaring als bedoeld in artikel 8.2, eerste lid

**KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Naam of nummer van het vaartuig:
Nom ou numéro du bateau:
Name oder Nummer des Schiffes:

Type vaartuig:
Type du bateau:
Gattung des Schiffes:

Officieel scheepsnummer:
Numéro officiel du bateau:
Amtliche Schiffsnummer:

Namen vaders eigenaren:
Noms d'autres copropriétaires:
Namen andere Mileigenumer:

Exploitant:
Exploitant:
Ausführer:

Woonplaats/ingewestigd in:
Anschriß Adresse:

Bovenbedoeld vaartuig wordt geacht ingevolge artikel 2, derde lid, van de Herzene Rijnvaartakte Tot de Rijnvaart te behoren.
Le bateau ci-dessus est considéré comme appartenant à la navigation du Rhin conformément à l'article 2, paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.
Vorgeranntes Schiff wird gemäss Artikel 2, Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte als zur Rheinschiffahrt Gehörig betrachtet.



Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 8.2 van de
Binnenvaartwet (Sb. 2007, 498)
Uitgereikt aan de eigenaar:
ATTESTATION D'APPARTENANCE LA NAVIGATION DU RHIN
délivré au propriétaire:
RHEINSCHIFFFARTS ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE
ausgestellt an den Eigentümer:
Woonplaats/ingewestigd in/Anschriß/Adresse:

s-Gravenhage, d.d.
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
tamens deze.

Indien vervoer van goederen of personen met een binnenschip wordt verricht tussen twee punten gelegen aan de wateren bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herzene Rijnvaartakte moet deze verklaring zich aan boord van het vaartuig bevinden en op verzoek van de met controle belaste autoriteiten worden getoond. Deze verplichting geldt niet met betrekking tot vaartuigen waarop overeenkomstig artikel 1.10, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement achter het officiële scheepsnummer een hoofdletter R is aangebracht.

Indien vervoer van goederen of personen met een binnenschip wordt verricht anders dan tussen twee punten gelegen aan wateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herzene Rijnvaartakte behoeft deze verklaring zich niet aan boord van het vaartuig te bevinden, mits er zorg voor wordt gedragen dat zij anderszins, bijvoorbeeld ten kantore van de eigenaar of exploitant, kan worden gecontroleerd.

Bij iedere wijziging in omstandigheden op grond waarvan deze verklaring is afgegeven dienen de eigena(a)r(en) en de exploitant, ieder voor zich, de Inspectie Verkeer en waterstaat daarvan onverwijld schriftelijk mededeling te doen.

Deze Rijnvaartverklaring verliest zijn geldigheid zodra niet meer aan de voorwaarden voor afgifte wordt voldaan, zoals bij verkoop van het vaartuig, en dient in dat geval
- tezamen met een aanvraag om intrekking te worden teruggestuurd danwel
- na het indienen van een nieuwe aanvraag om afgifte van een Rijnvaartverklaring en na ontvangst daarvan te worden teruggestuurd.

Bijlage 8.2. : Model verklaring, als bedoeld in artikel 8.2, tweede lid

CERTIFICAAT VOOR EEN EXPLOITANT *)

Over te leggen met het aanvraagformulier voor de afgifte van een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart krachtens artikel 2, derde lid, van de Herziane Rijnvaartakte.

Ik verklaar dat

De heer/mevrouw/de firma

in de zin van artikel 5 van het Uitvoeringsreglement van het Tweede Additionele Protocol bij de Akte van Mannheim, eveneens bijlage bij verordening EEG nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985, houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziane Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280), het recht heeft een tot de Rijnvaart behorend schip te exploiteren.

Afgegeven te, d.d.

Handtekening (en stempel) van de bevoegde autoriteit

*) Dit certificaat moet voorgelegd worden aan de autoriteit die bevoegd is voor de eigenaar van het vaartuig

Bijlage 8.3. : Model bewijs van toelating als bedoeld in artikel 8.3

()56789

Bewijs van toelating ex. Artikel 2, tweede lid, van het Binnenvaartbesluit Zulassungsbescheinigung im Sinne von Artikel 2, Absatz 2, der Binnenschiffahrtsverordnung.

Staat die bewijs van toelating verleent/Staat der diese Zulassungsbescheinigung ausstellt:
Nederland/Niederlande

Uitgifte nummer/Ausgabe nummer: xxxxxxxxx

VOOR INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER BINNENSCHIP/FÜR DEN
INTERNATIONALEN GÜTERVERKEHR PER BINNENSCHIFF

In de categorie/in der Gattung (zie 1)

vervoer door derden/Drittverkehr	Alleen geldig voor een derden landen transport
vervoer door derden /Drittverkehr	met..... ton
wisselverkeer/Wechselverkehr	van.....
transito vervoer/Transitverkehr	naar.....

Naam of handelsnaam en volledig adres van de vervoerondernemer/Name oder Firma sowie vollständige Anschrift des Transportunternehmers:

straat/Strasse:

woonplaats/Wohnsitz:

telefoon/Telefon:

telefax/Telefax:

Ohne Präjudiz für allfallige künftige Anträge

Nur gültig für den Niederländische Teil des Transportes

Dit bewijs van toelating is geldig van/Diese Zulassungsbescheinigung gilt vom:
tot en met/bis zum:

Eventuele beperkingen/Etwaige Beschränkungen:

Alleen geldig voor het vaartuig/Allein gültig für das Fahrzeug

Naam vaartuig/Name Fahrzeug:

Laadvermogen/Ladefähigkeit:

Registratienummer/Registrierungsnummer:

Afgegeven te Den Haag op/Ausgegeben in Den Haag am:....

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Namens de Staatssecretaris,

(handtekening en stempel van de instantie die de machtiging afgeeft)

Der Staatssecretaris für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten

(Unterschrift und Stempel der die Zulassungsbescheinigung ausstellenden Stelle)

1. doorhalen wat niet van toepassing is/Durchstreichen was nicht zutreffend ist.

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

Conform artikel 8.5 van de Binnenvaartregeling moet degene, die vervoer van goederen of personen met een binnenschip verricht er voor zorg dragen dat dit bewijs van toelating bij vervoer anders dan tussen twee punten gelegen aan de wateren bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte kan worden gecontroleerd:

- aan boord van het schip waarvoor het is afgegeven;
- ten kantore van de eigenaar of exploitant

Dit bewijs van toelating is slechts geldig voor de aangegeven categorieën van internationaal goederenvervoer. Het is niet geldig voor nationaal goederenvervoer.

Dit bewijs van toelating mag niet aan een derde worden overgedragen.

Degene, die vervoer van goederen of personen met een binnenschip verricht, is verplicht zich op het grondgebied van Nederland te houden aan de in Nederland geldende wettelijke bestuursrechtelijke bepalingen, met name op het gebied van vervoer en verkeer.

ALGEMEINE VORSCHRIFTEN

Gemäß von Artikel 8.5 der Binnenschiffahrtregelung muß derjenige der Güter- oder Personen per Schiff transportiert bei Beförderungen anders als zwischen zwei Punkten an den Gewässern im Sinne von Artikel 4, Absatz 1 der Revidierten Rheinschiffahrtakte dafür Sorge tragen, daß diese Zulassungsbescheinigung kontrollierbar ist:

- an bord des Schiffes
- im Büro des Eigentümers oder Unternehmers.

Diese Zulassungsbescheinigung berechtigt nur zum internationalen Binnenschiffsgüterverkehr in den obenzugelassenen Gattungen. Sie gilt nicht für den nationalen Gütertransport.

Diese Zulassungsbescheinigung ist nicht übertragbar.

Der Güter- oder Personentransportunternehmer ist verpflichtet im Hoheitsgebiet der Niederlande die dort geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiet des Beförderungswesens und des Wasserwegenverkehrs zu beachten.

Bijlage 11.1. als bedoeld in artikel 11.1

Tabel bedragen voor bestuurlijke boete op overtredingen Binnenvaartwet

Artikelen in Binnenvaartwet (Bw), -besluit (Bb), -regeling (Br), RosR 1995 (RosR) en Patentreglement Rijn (PR)	Beboetbaar feit	Boetebedrag	Feitcode
5, eerste lid, lid Bw jo. 2, eerste en tweede lid, Bb	Verrichten van bedrijfsmatig vervoer per schip zonder dat hiervoor een Rijnvaartverklaring is afgegeven	€ 1250	Biva001
5, eerste lid, lid Bw jo. 2, eerste en tweede lid, Bb	Doen verrichten van bedrijfsmatig vervoer per schip zonder dat hiervoor een Rijnvaartverklaring is afgegeven	€ 1250	Biva002
6, eerste lid, Bw jo. 2.2 Br	Verrichten van bedrijfsmatig vervoer van goederen per schip zonder bewijs van vakbekwaamheid is afgegeven	€ 1250	Biva003
6, zesde lid, Bw	Handelen in strijd met de voorschriften bij een vrijstelling of ontheffing van de eis van vakbekwaamheid	€ 525	Biva004

7, eerste lid, lid Bw jo. 1.7, tweede lid, 3.2, Br en 1.03, RosR	Doen gebruiken van een binnenschip zonder dat hiervoor een geldig certificaat van onderzoek of een vervangend document is afgegeven	€ 1250	Biva005
7, eerste lid, Bw jo. 1.7, tweede lid, 3.2, Br en 1.03, RosR	Doen gebruiken van een binnenschip met een verlopen certificaat van onderzoek of een verlopen vervangend document	€ 500	Biva006
7, eerste lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, 1.7, eerste lid, Br en 1.03, RosR	Gebruiken van een binnenschip met een verlopen certificaat van onderzoek of een verlopen vervangend document	€ 500	Biva007
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, 4.24, Br en 4.04, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder duidelijke zichtbare en onuitwisbare inzinkingsmerken	€ 150	Biva008
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 8.02, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat hoofdmotoren, hulpmotoren e.d. zijn voorzien van beschermende inrichtingen	€ 150	Biva009
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 8.04, vierde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder de uitlaat (gasleiding) in machinekamer voldoende te isoleren of te koelen	€ 250	Biva010
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 8.05, vijfde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de vulopeningen van de brandstoftanks voldoende zijn gekenmerkt	€ 150	Biva011
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 9.11, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat accumulatoren niet toegankelijk en vast zijn	€ 250	Biva012
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 9.11, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de accumulatoren zijn beschermd tegen koude/hitte/sproeiwater/dampen	€ 250	Biva013
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 9.11, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de accumulatoren beschermd zijn tegen vallende voorwerpen en/of druiwater	€ 250	Biva014
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 9.11, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de accumulatoren (>2,0kW) in een speciale ruimte zijn ondergebracht	€ 250	Biva015
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.01, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder ankers en kettingen die voldoen aan de voorschriften	€ 250	Biva016
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder a, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat een marifooninstallatie aanwezig is	€ 250	Biva017
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder b, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder apparaten en installaties voor licht- en geluidsseinen	€ 150	Biva018
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder c, RosR	Gebruik van een binnenschip zonder dat onafhankelijk van het aan boord aanwezige elektriciteitsnet werkende lichten aanwezig zijn, ter vervanging van voor het stilliggen voorgeschreven lichten	€ 150	Biva019
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder d, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat een brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor oliehoudende poetslappen aanwezig is	€ 90	Biva020
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder d, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat het brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor oliehoudende poetslappen als zodanig is aangeduid	€ 40	Biva021
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder e, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat een apart brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor klein chemisch afval aanwezig is	€ 90	Biva022
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder e, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat het apart brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor klein chemisch afval als zodanig aangeduid is	€ 40	Biva023
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.02, eerste lid, onder f, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat een apart brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor slops aanwezig is	€ 90	Biva024
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br	Gebruiken van een binnenschip zonder dat het apart	€ 90	Biva025

en 10.02, eerste lid, onder f, RosR	brandbestendig verzamelreservoir, met deksel, voor slops als zodanig aangeduid is		
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.03, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder of met onvoldoende middelen ter bestrijding van brand (bedrag per benodigd blustoestel)	€ 100	Biva026
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.03, vijfde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de blustoestellen tweejaarlijks zijn goedgekeurd (bedrag per benodigd blustoestel)	€ 50	Biva027
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.03 a, zesde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de vaste brandblusinstallatie in verblijven, stuurhuizen en passagiersverblijven tweejaarlijks is goedgekeurd	€ 250	Biva028
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.03 b, negende lid, onderdeel b, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de vaste brandblusinstallatie in machinekamers, ketelruimten en pompkamers tweejaarlijks is goedgekeurd	€ 250	Biva029
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.04 RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder voorgeschreven bijboot	€ 200	Biva030
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.05, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder voorgeschreven reddingsboeien	€ 200	Biva031
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.05, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder de voorgeschreven reddingsboeien, in gebruiksklare toestand, op een geschikte plaats aan dek	€ 100	Biva032
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.05, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder de voorgeschreven zwemvesten	€ 200	Biva033
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 10.05, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder de voorgeschreven zwemvesten onder handbereik	€ 100	Biva034
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.01, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip terwijl de noodzakelijke voorzieningen aan boord zodanig zijn opgesteld dat de bediening of onderhoud gevaar oplevert	€ 250	Biva035
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.05, vijfde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat in het laadruim een ladder is opgesteld conform de voorschriften	€ 150	Biva036
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.06 RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat daarvan de nooduitgangen als zodanig zijn aangeduid	€ 150	Biva037
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.08, tweede lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de vloeren van de werkplekken voldoende beveiligd zijn tegen struikelen en uitglijden	€ 250	Biva038
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.12, derde lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat op kranen de hoogst toelaatbare belasting duurzaam en duidelijk zichtbaar is aangebracht	€ 250	Biva039
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 11.13 RosR	Gebruiken van een binnenschip terwijl de opslag van brandbare vloeistoffen niet conform de voorschriften is	€ 150	Biva040
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 12.05, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder dat de vulopeningen van drinkwatertanks en drinkwaterslangen als zodanig zijn aangeduid	€ 150	Biva041
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 14.13 RosR	Gebruiken van een binnenschip indien de vloeibare gasinstallatie voor huishoudelijk gebruik niet of niet tijdig is gekeurd	€ 250	Biva042
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 15.09, eerste lid, RosR	Gebruiken van een passagiersschip zonder dat de voorgeschreven reddingsboeien aanwezig zijn (bedrag per boei)	€ 100	Biva043
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br en 15.09 RosR	Gebruiken van een passagiersschip zonder dat voorgeschreven individuele of gemeenschappelijke reddingsmiddelen aanwezig zijn	€ 500	Biva044
8, derde lid, Bw jo. 1.7, tweede lid, Br, 15.05, eerste lid, RosR	Het vervoer van meer passagiers dan ten hoogste toegelaten voor een passagiersschip, tot 10% van het ten hoogste toegelaten aantal personen.	€ 125 per persoon met maximum van € 1250	Biva045

8, derde lid, Bw jo. 1.7, eerste lid, Br, 17.07, eerste en tweede lid, RosR	Het bij een drijvend werktuig niet correct zijn van het bewijs van stabiliteit dat bij de tijdens het in bedrijf zijn van de installaties en tijdens de vaart optredende belastingen voldoende resterende veiligheidsafstand en voldoende resterend vrijboord aanwezig zijn.	€ 500	Biva046
8, derde lid, Bw jo. 1.7, eerste lid, Br, tweede lid, 22.01, eerste en tweede lid, 22.02, eerste en tweede lid 22.03 RosR	Het ontbreken van de (juiste) berekening ten behoeve van de stabiliteit bij het vervoer van containers.	€ 400	Biva047
10, tweede lid, Bw jo. 1.7, eerste lid, Br en 1.03 RosR	Gebruiken van een binnenschip in strijd met het certificaat van onderzoek	€ 500	Biva048
10, tweede lid, Bw jo. 1.7, tweede lid, Br en 1.03 RosR	Doen gebruiken van een binnenschip in strijd met het certificaat van onderzoek	€ 1000	Biva049
11 Bw jo.1.7, eerste lid, en 3.2 Br en 2.07, eerste lid, en 2.08, eerste lid, RosR	Gebruiken van een binnenschip zonder kennisgeving aan de minister of de bevoegde autoriteit van een belangrijke schade of verbouwing dan wel van de eigendomsoverdracht	€ 250	Biva050
11 Bw jo. 1.7, tweede lid, Br en 2.07, eerste lid, en 2.08, eerste lid, RosR	Doen gebruiken van een binnenschip zonder kennisgeving aan de minister of de bevoegde autoriteit van een belangrijke schade of verbouwing dan wel van de eigendomsoverdracht	€ 250	Biva051
12 Bw	Gebruiken van een binnenschip waarvan de toestand, het gebruik en de uitrusting afwijkt van het certificaat van onderzoek	€ 500	Biva052
13, vierde lid, Bw	Gebruiken van een binnenschip in strijd met de voorschriften, verbonden aan een vrijstelling of ontheffing van technische eisen	€ 525	Biva053
21, eerste lid, Bw	Gebruiken van een binnenschip zonder geldige meetbrief	€ 500	Biva054
22, negende lid, Bw jo. 5.5 Br en 23.07, eerste lid, RosR	Nalaten dat bij het wisselen of herhalen van de exploitatiewijze ieder bemanningslid de volledige rusttijd in acht heeft genomen		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva055
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva056
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva057
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva058
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva059
22, negende lid, Bw en 23.06, eerste lid, RosR	Nalaten dat bij exploitatiewijze A1 ieder bemanningslid de volledige rusttijd in acht heeft genomen		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva060
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva061
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva062
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva063
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva064
22, negende lid, Bw jo. 5.4 Br en 23.05, derde lid, RosR	Nalaten dat bij exploitatiewijze A1 een onderbreking van de vaart tussen 2200 en 0600 uur wordt aangehouden		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva065
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva066
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva067
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva068
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva069

22, negende lid, Bw en 23.06, tweede lid, RosR	Nalaten dat bij exploitatiewijze A2 ieder bemanningslid de volledige rusttijd in acht heeft genomen		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva070
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva071
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva072
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva073
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva074
22, negende lid, Bw jo. 5.4 Br en 23.05, derde lid, RosR	Nalaten dat bij exploitatiewijze A2 een onderbreking van de vaart tussen 23.00 en 05.00 uur wordt aangehouden		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva075
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva076
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva077
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva078
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva079
22, negende lid, Bw en 23.06, derde lid, RosR	Nalaten dat bij exploitatiewijze B ieder bemanningslid de volledige rusttijd in acht heeft genomen		
	bij een tekort van 1 tot 2 uur	€ 120	Biva080
	bij een tekort van 2 tot 3 uur	€ 180	Biva081
	bij een tekort van 3 tot 4 uur	€ 270	Biva082
	bij een tekort van 4 tot 5 uur	€ 400	Biva083
	bij een tekort van 5 tot 6 uur	€ 600	Biva084
22, negende lid, Bw jo. 5.6 Br en 23.01, eerste lid, RosR	Nalaten om tijdens de vaart voortdurend de volledige minimumbemanning aan boord te hebben, waarbij wel meer dan 50% van de voorgeschreven bemanning aanwezig is,		
	bij ontbreken van 1 bemanningslid:	€ 360	Biva085
	bij ontbreken van 2 bemanningsleden:	€ 800	Biva086
	bij ontbreken van 3 bemanningsleden:	€ 1250	Biva087
22, negende lid, Bw jo. 2.9 Br en 23.04, vijfde lid, RosR, 20.02, tweede lid, RosR i.v.m. 23.04, vijfde lid, ROSR	Het niet kunnen aantonen van de deskundigheid (ofwel: bekwaamheid voor een functie aan boord) van de schipper door middel van een vaarbewijs of het groot patent dat overeenkomstig Patentreglement Rijn is vereist.	€ 700	Biva088
22, negende lid, Bw jo. 5.11 Br en 23.04, tweede lid, ROSR	Gezagvoerend schipper heeft niet nageleefd dat het bemanningslid in het bezit is van een dienstboekje	€ 360	Biva089
37, tweede lid, 43, tweede lid, Bw jo. 31 Bb, 5.3, tweede lid, 5.12 Br en 23.08, eerste lid, ROSR	Gezagvoerend schipper heeft geen zorg gedragen dat een vaartijdenboek aan boord aanwezig is	€ 950	Biva090
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 31 Bb, 5,3 tweede lid, 5.12, eerste lid, Br en 23.08, eerste lid, ROSR	Tijdens de vaart het vaartijdenboek niet in de stuurhut aanwezig hebben	€ 450	Biva091
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 31 Bb, 5,3 tweede lid, 5.12, eerste lid, Br en 23.08, eerste lid, ROSR	Het vaartijdenboek niet, dan wel niet op de juiste wijze, bijhouden		
	over een periode van 1 dag	€ 270	Biva092
	over een periode van 2 dagen	€ 400	Biva093
	over een periode van 3 dagen	€ 600	Biva094
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw	Als gezagvoerend schipper een, wegens vervanging	€ 270	Biva095

jo. 31 Bb, 5,3 tweede lid, 5.12, eerste lid, Br en 23.08, derde lid, ROSR	ongeldig verklaard, voorgaand vaartijdenboek niet, gedurende 6 maanden nadat daarin de laatste aantekening is gesteld, aan boord bewaren		
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 31 Bb, 5,4 Br, 23.08, vijfde lid, ROSR	Als gezagvoerend schipper niet de registraties van de tachograaf in chronologische volgorde aan boord bewaren, gedurende 6 maanden na de laatste aantekening daarop	€ 270	Biva096
22, negende lid, Bw jo. 2.11, 5.11 Br, 23.04, tweede lid, ROSR	Als bemanningslid niet in het bezit zijn van een dienstboekje	€ 360	Biva097
23, eerste lid, Bw jo. 22, tweede lid, 27, tweede lid, Bb,	Doen gebruiken van een binnenschip met een bemanningslid zonder geneeskundige verklaring	€ 250	Biva098
23, eerste lid 1, Bw 22, tweede lid, 27, tweede lid, Bb,	Gebruiken van een binnenschip met een bemanningslid zonder geneeskundige verklaring	€ 250	Biva099
36, vierde lid, Bw jo. 9.1 Br	De voorgeschreven kentekens zijn niet op een binnenschip aangebracht	€ 150	Biva100
36, vierde lid, Bw jo. 9.1 Br	De voorgeschreven kentekens zijn niet op de voorgeschreven wijze op een binnenschip aangebracht	€ 150	Biva101
36, vierde lid, Bw	Niet binnen 2 weken kennis geven aan de minister van zodanige wijzigingen in omstandigheden van een binnenschip, die aanleiding kunnen geven tot wijziging van het scheepsnummer	€ 1.250	Biva102
37, tweede lid, Bw	Handelen in strijd met de regels en voorschriften betreffende de registratie van gegevens met betrekking tot de vaartijden en bemanningssterkte	€ 700	Biva103
37, tweede lid, 43, tweede lid, Bw jo. 31 Bb, 5.3 tweede lid, 5.12, eerste lid, Br en 23.08 RosR	Niet aan boord hebben van het vaartijdenboek met inbegrip van verklaring overeenkomstig bijlage K van het RosR/ journaal	€ 790	Biva104
37, tweede lid, 43, tweede lid, Bw jo. 31 Bb, 5.3 tweede lid, 5.12, eerste lid, Br en 23.08 RosR	Niet aan boord hebben van de verklaring vaartijdenboek	€ 75	Biva105
43, tweede lid, Bw jo. 5.11, eerste lid Br en 23.04, derde lid, RosR	Niet aan boord hebben van het dienstboekje	€ 125	Biva106
37, tweede lid, 43, tweede lid, Bw jo. 31 Bb, 1.8, 5.4, 5.14 eerste lid, Br en 3, tweede lid, van bijl. 1.4 bij Br en onderdeel B van bijlage H van het RosR	Niet aan boord hebben van de tachograafverklaring	€ 100	Biva107
43, tweede lid, Bw jo. 1.9, 7.13 Br en 1.04, eerste lid, Patent Reglement Rijn	Gebruiken van het schip zonder geldig radarpatent of een vervangend diploma	€ 400	Biva108
43, tweede lid, Bw jo. 1.5, tweede lid Br	Ontbreken van een metalen plaat met de gegevens op alle schepen genoemd in Art 1.5, eerste lid Br	€ 1.250	Biva109
46, tweede lid, Bw jo. 7, eerste lid, Bw	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een geldig certificaat van onderzoek of een vervangend document	€ 60	Biva110
46, tweede lid, Bw jo. 21, eerste lid, Bw	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een geldige meetbrief	€ 60	Biva111
46, tweede lid, Bw jo. 2, eerste lid, Bb	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een Rijnvaartverklaring	€ 60	Biva112
46, tweede lid, Bw jo. 5.3, 5.12 Br en 23.08, eerste lid, RosR	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een vaartijdenboek / Journaal	€ 60	Biva113
46, tweede lid, Bw jo. 5.3, 5.12 Br en 23.08, vierde lid, RosR	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een verklaring vaartijdenboek	€ 60	Biva114
46, tweede lid, Bw jo. 5.11 Br en 23.04, derde lid, RosR	Niet op eerste vordering behoorlijk ter inzage afgeven van een dienstboekje	€ 60	Biva115
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 31 Bb, 5,3 eerste lid, 5.12, eerste	Het vaartijdenboek niet, dan wel niet op de juiste wijze, bijhouden over het tijdvak van 48 uur,	€ 400	Biva116

lid, Br en 23.08, eerste lid, ROSR	onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop het schip de binnenwateren is binnengevaren.		
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 5.11, eerste lid, Br, 23.04, tweede lid ROSR	Het niet laten afstempelen van het dienstboekje, telkens binnen een periode van 12 maanden te rekenen vanaf de datum van afgifte, door een plaatselijk bevoegde autoriteit.	€ 125	Biva117
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 5.11, eerste lid, Br, 23.04, derde lid ROSR	Het niet regelmatig invullen in het dienstboekje van alle gegevens overeenkomstig de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden.	€ 125	Biva118
37, tweede lid, 22, negende lid, Bw jo. 5.11, eerste lid, Br, 23.04, derde lid ROSR	Het niet, of niet veilig, in het stuurhuis bewaren van het dienstboekje tot aan het eind van het dienstverband, arbeidscontract dan wel andere regeling.	€ 60	Biva119
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 9.11, achtste lid, ROSR	Het niet op de deuren of deksels van ruimten, kasten of kisten voor accumulatoren aangebracht hebben van een teken 'vuur, open licht en roken verboden' met een diameter van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 2 van bijlage I van ROSR	€ 100	Biva120
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 9.12, vierde lid onder c, ROSR	Het niet bij de opstelling van schakelborden en bij spanningen boven 50 V aan de bedieningszijde van het hoofdschakelbord hebben liggen van isolerende roosters of matten.	€ 150	Biva121
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 10.04, tweede lid, ROSR	Gebruiken van een binnenschip zonder bijboot die binnen 5 minuten, te rekenen vanaf de eerste daartoe noodzakelijke handeling, door één persoon veilig te water kan worden gelaten.	€ 200	Biva122
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 11.02, eerste lid, ROSR	Het ter bescherming tegen vallen niet vlak en vrij zijn van dekken en gangboorden.	€ 150	Biva123
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 11.02, tweede lid, ROSR	Het ter voorkoming van uitglijden op dekken, alsmede gangboorden, machinekamervloeren, bordessen, trappen en de bolderdeksels, niet voldoende veiligheid bieden.	€ 150	Biva124
8, derde lid, Bw jo. 3.2, eerste lid, Br, 11.02, derde lid, ROSR	Het ter bescherming tegen vallen niet geverfd hebben van bolderdeksels in de gangboorden en hindernissen in de verkeerswegen, in een met het omgevende dek contrasterende kleur.	€ 150	Biva125