

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

Disclaimer: Bijgaande tekst gaat in op de gevolgen van de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet en de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG voor het Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009. Juridisch gezien geldt uitsluitend de complete tekst van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling zoals te vinden is op www.overheid.nl en die op dat moment geldig is! Bovendien geldt uitsluitend de complete tekst van de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG zoals te vinden is op <http://eur-lex.europa.eu/nl/legis/index.htm> en die op dat moment geldig is.

NB. Hieronder wordt verwezen naar diverse websites. Zeker gedurende een korte periode rondom 1 juli 2009 kan het zijn dat deze websites nog niet zijn aangepast op de nieuwe situatie.

Bijgaande tekst gaat in op de gevolgen van de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet per 1 juli 2009 voor certificaten voor schepen in de pleziervaart.

Op 30 december 2008 is de Europese richtlijn 2006/87/EG van kracht geworden in geheel Europa behalve in Nederland. In Nederland wordt de Europese richtlijn 2006/87/EG per 1 juli 2009 van kracht. De Nederlandse uitwerking van de Europese richtlijn vindt plaats middels de Binnenvaartwet.

De Binnenvaartwet vervangt per 1 juli 2009 de Binnenschepenwet. In de Binnenvaartwet staat dat schepen op de binnenwateren voorzien moeten zijn van een geldig certificaat van onderzoek en dat het schip niet gebruikt mag worden op een andere manier dan in het certificaat vermeld staat.

Welke schepen moeten op de Europese binnenwateren aan technische eisen voldoen?

Op de Europese binnenwateren (dus ook op de Nederlandse binnenwateren) moeten vanaf 30 december 2008 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:

- alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m³ bedraagt (dus ook korter dan 20 m)
- alle sleep- en duwbotten ongeacht de lengte
- alle passagiersschepen (vervoer van meer dan 12 passagiers)
- drijvende inrichtingen

Dit betekent dat pleziervaartuigen van 20 meter lengte of meer aan technische eisen moeten gaan voldoen. Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter geldt dit alleen als het product van de lengte, de breedte en de diepgang groter is dan 100 m³. Als diepgang wordt bij pleziervaartuigen de diepgang van de romp zonder aanhangsels zoals de kiel, loefbijter, schroefraam etc. aangenomen.

Woonschepen en woonarken

Binnenschepen met een permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen (Binnenvaartbesluit art. 7 lid g), zijn niet vereist een certificaat van onderzoek te hebben ook al zijn ze langer dan 20 m.

Dit betekent dat woonarken, kantoorpontons etc. die niet voorzien zijn van een eigen voortstuwing, geen certificaat van onderzoek hoeven te hebben. Zodra ze wel voorzien zijn van een eigen voortstuwing en ze zelfstandig kunnen varen moeten ze wel voorzien worden van een certificaat van onderzoek! Zelfs als dat alleen maar van en naar de werf is. Als het in de bedoeling ligt om een niet zelfstandig varend schip uiteindelijk weer zelfstandig varend te maken (bijv. door de restauratie), dan zal het schip wel aan een certificaat van onderzoek moeten.

Sleep-, duw- en sleepduwboden

Sleep-, duw- en sleepduwboden worden in de Europese richtlijn en in de Binnenvaartwet genoemd als schepen die een certificaat van onderzoek moeten hebben ongeacht hun lengte. Sleep- en duwboden die uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m³, moeten een "Verklaring namens de Minister van Verkeer en Waterstaat" bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) te Rotterdam aanvragen. Op grond van deze verklaring behoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen. Tevens kan op basis van deze verklaring worden volstaan met een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs of geen vaarbewijs afhankelijk van de scheeps lengte (zie het verhaal over de vaarbewijzen).

Schepen met een dergelijke verklaring mogen een bijboot slepen, aldus IVW. Wanneer men meer dan 1 schip korter dan 20 meter niet bedrijfsmatig wil slepen, dan adviseert IVW om een certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen aan te vragen om discussies met handhavers te voorkomen. Pleziervaartuigen mogen namelijk andere kleine schepen (< 20 m) slepen. Wil men schepen langer dan 20 meter slepen, dan moet men een certificaat van onderzoek voor sleep- en duwboden hebben en voldoen aan hoofdstuk 16 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG (bovendien moet de schipper dan een groot vaarbewijs hebben).

Aan welke eisen moet een schip op de binnenwateren voldoen?

De eisen waaraan het schip moet voldoen bepaalt de eigenaar van het schip zelf, namelijk door aan te geven hoe hij het schip gebruikt. De technische eisen waaraan het schip moet voldoen staan in bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG. De eigenaar kan kiezen uit de volgende scheepstypen:

- Vrachtvaart (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 3 t/m 14)
- Passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15)
- Zeilende passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15a)
- Sleep- en duwboden die schepen langer dan 20 m willen slepen, duwen of langs zij mee nemen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 16)
- Drijvende werktuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 17)
- Schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 18)
- Pleziervaartuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 21)

In de bijlage II van de Europese richtlijn staan ook nog enkele "lege" hoofdstukken, die op 30 december 2008 nog niet zullen zijn ingevuld. Hoofdstuk 19, historische schepen, is daar één van.

Het komt er dus op neer dat hoe het schip door de eigenaar gebruikt wordt, uiteindelijk bepaalt aan welke eisen het schip moet voldoen. Bij de handhaving van de wetgeving zal dus eerst moeten worden vastgesteld hoe het schip wordt gebruikt en pas daarna kan worden gekeken of aan de eisen voor dat gebruik wordt voldaan. Afhankelijk van de keuze van de eigenaar moet het schip aan weinig technische eisen voldoen (zoals bijv. pleziervaartuigen) of aan veel technische eisen (zoals bijv. passagiersschepen).

Gebruikte definities

Voor een goed begrip is het noodzakelijk om de volgende definities uit de Europese richtlijn op te sommen:

- "binnenschip": een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
- "sleepboot": een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;
- "duwboot": een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel;
- "passagiersschip": een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- "zeilend passagiersschip": een passagiersschip dat is gebouwd en ingericht om ook door middel van zeilen te worden voortbewogen;
- "pleziervaartuig": een schip, niet zijnde een passagiersschip, dat is bestemd voor sportieve en recreatieve doeleinden;
- "lengte (L)": de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;
- "breedte (B)": de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);
- "diepgang (T)": de verticale afstand van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating of van de kiel tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in m;

Voor de goede orde worden meevarende leden van een vereniging of stichting (zoals Scouting, Zeekadetkorps, studentenverenigingen etc.) niet als betalende passagiers gezien en vallen deze schepen onder de categorie: pleziervaartuig.

Aan welke eisen moeten pleziervaartuigen voldoen?

Nieuwe pleziervaartuigen met een lengte tussen de 2,5 en 24 meter moeten sinds 1998 voldoen aan de eisen van de Wet Pleziervaartuigen. Voor de keuringen voor de Wet Pleziervaartuigen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat daartoe aangewezen:

- Dutch Certification Institute (DCI)
- European Certification Bureau Nederland (ECB).

De Wet Pleziervaartuigen is niet van toepassing op reeds bestaande pleziervaartuigen met een bouwjaar voor 1998. Pleziervaartuigen van 20 meter of langer of waarvan het product lengte * breedte * diepgang $> 100 \text{ m}^3$, dienen na de invoering van de Binnenvaartwet een certificaat van onderzoek hebben. Ze moeten vanaf die datum aan de technische eisen voldoen zoals die zijn geformuleerd in hoofdstuk 21 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG.

De eisen die in hoofdstuk 21 voor pleziervaartuigen vermeld staan, bevatten eisen die:

- voor alle schepen verplicht zijn (bijv. het schip moet blijven drijven)
- alleen verplicht zijn als het aan boord is (bijv. een gasinstallatie)
- genoemd worden in hoofdstuk 24 van de richtlijn

Dit zijn zeer minimale eisen, ieder ander type schip moet aan meer technische eisen voldoen dan een pleziervaartuig.

Bij pleziervaartuigen worden eisen gesteld aan:

- de scheepsromp
- de machinekamer
- de manoeuvreereigenschappen
- de stuurinrichting
- het stuurhuis (vrij zicht, controle-instrumenten etc.)
- (hoofd)motoren, (stoom)ketels
- de uitlaatgassenleidingen
- het brandstofsysteem
- het smeeroliesysteem
- de lensinrichting
- het geluid dat door schepen wordt voortgebracht
- de elektrische installatie
- de uitrusting (anker, trossen, marifoon, e.d.)
- de blusmiddelen
- de reddingmiddelen (reddingvesten, reddingboeien)
- de verwarming-, kook- en koelinstallaties
- de gasinstallatie

Nogmaals: voor alle eisen geldt, dat het schip daaraan moet voldoen, tenzij het niet aanwezig is en niet noodzakelijk is voor het veilig en verantwoord varen zoals bijv. De gasinstallatie (omdat er bijv. elektrisch gekookt wordt). Aan een aantal eisen kan gemakkelijk worden voldaan door dit simpelweg aan boord te plaatsen zoals reddingmiddelen, blusmiddelen e.d. Uitgangspunt voor de overheid blijft: veilig en verantwoord varen. Niet alleen voor de opvarenden van het schip (uw familie) maar ook voor de omgeving (andere schepen, milieu e.d.). De eisen voor pleziervaartuigen zijn in de bijlage verder uitgewerkt.

Moet een schip worden aangepast?

Schepen die nu al aan technische eisen voldoen en daarvoor een certificaat hebben, behoeven niets te doen. Het Rijn-, Communautair of Nationaal certificaat blijft gewoon geldig tot de op het certificaat vermelde geldigheidsdatum.

Bestaande schepen die nu nieuw onder de richtlijn komen (zoals de pleziervaartuigen en de passagiersschepen) vallen onder het overgangartikel 8 van de Europese richtlijn. Volgens dit artikel mag het bevoegd gezag een certificaat van onderzoek afgeven als het schip niet geheel aan de eisen voldoet, mits er geen klaarblijkelijk gevaar is. Het certificaat wordt dan vergezeld met een bijlage waarin is aangetekend aan welke eisen het schip niet voldoet. Afhankelijk van welke eis het schip niet voldoet kan een beperking worden opgelegd (bijv. aan het vaargebied). Voor bestaande pleziervaartuigen betekent dit een certificaat met nauwelijks eisen.

In hoofdstuk 24 staan de overgangsbepalingen voor alle typen schepen waarin genoemd staat of aan deze eis voldaan moet zijn bij Nieuwbouw, Verbouw of Ombouw (NVO) of bij de eerstvolgende afgifte of verlenging van het certificaat. NVO betekent in hoofdstuk 24: het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" volgens deze overgangsbepalingen.

Voorbeelden van deze overgangsbepalingen die dus nog niet op pleziervaartuigen van toepassing zijn, zijn:

- de plaats van het waterdichte schot
- de gasdichtheid van de machinekamer
- de minimum snelheid
- de dagtank
- de geluidsgrens

Het niet voldoen aan de eisen die genoemd worden in hoofdstuk 24 van de Europese richtlijn, levert geen klaarblijkelijk gevaar op.

Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van artikel 8 van de Europese richtlijn, wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Nogmaals: wanneer op grond van bijlage II ontheffingen worden verleend (hoofdstuk 24) mogen deze niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen.

Als een eigenaar een certificaat van onderzoek aanvraagt en het bevoegd gezag is van mening dat een eis waaraan het schip niet voldoet, onder klaarblijkelijk gevaar valt, kan er geen certificaat van onderzoek worden afgegeven!

Of u als eigenaar dus uw schip moet aanpassen, hangt er vanaf hoe veilig uw schip is. Heeft u een veilig schip dan hoeft u weinig te doen. Is het schip niet veilig, dan is er werk aan de winkel! Uw omgeving zal daar blij mee zijn.

De keuring van grote pleziervaartuigen

Voordat een certificaat van onderzoek kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:

- een algemene technische en veiligheidskeuring
- een vlakkeuring (tenzij er een recent deugdelijk vlakrapport is)
- een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvre-eigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
- een keuring van de gasinstallatie (tenzij er een deugdelijk keuringsrapport is)

Deze keuring wordt niet langer door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd maar is uitbesteed aan:

- Register Holland te Enkhuizen (www.register-holland.nl)
- EFM Expertise te Meppel (www.efm.nl)
- Experts aangesloten bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) te Rotterdam (www.nbkb.nl)

Door het uitbesteden aan particuliere bedrijven, is het mogelijk dat voor de kosten van een keuring verschillende prijzen gerekend worden. Shoppen kan de moeite lonen! Neem contact op met bovenstaande bedrijven voor de prijzen en de voorwaarden. De kosten voor de afgifte van het certificaat van onderzoek wordt jaarlijks wettelijk vastgelegd (afgifte certificaat in 2009 €88,-). Het certificaat van onderzoek wordt afgegeven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat te Rotterdam (www.ivw.nl). Na 2010 wordt de certificaat afgifte ook overgedragen aan de keuringsbureaus.

Wanneer moet ik een certificaat van onderzoek voor een pleziervaartuig aanvragen?

De Europese richtlijn 2006/87/EG wordt in Nederland op 1 juli 2009 van kracht. In de overige Europese landen is de richtlijn per 30 december 2008 van kracht geworden. De invoering van de Binnenvaartwet is uitgesteld tot 1 juli 2009.

Vanaf het moment van inwerkingtreding (1 juli 2009) kunnen eigenaren een certificaat van onderzoek (CvO) aanvragen op basis van de nieuwe wetgeving.

Voor schepen die voor het eerst een certificaat van onderzoek aan moeten vragen, bestaat er een overgangperiode van 10 jaar. Voor 30 december 2018 moet de eigenaar dus een certificaat van onderzoek aanvragen om in aanmerking te komen als bestaand schip. Wanneer het schip over de Nederlandse grens gaat (bijv. naar Duitsland of België) wordt sterk aanbevolen om reeds eerder in het bezit te zijn van een geldig certificaat. Dit voorkomt discussies met buitenlandse handhavers en kan ten koste gaan van uw vakantiepret!

Wanneer het schip in Nederland blijft, heeft de eigenaar 10 jaar de tijd. Let wel! De kosten voor de keuring en de afgifte van het certificaat kunnen wijzigen en de ervaring leert dat het nooit goedkoper wordt. Wanneer een eigenaar van een pleziervaartuig voor het eerst een certificaat van onderzoek na 30 december 2018 aanvraagt, moet aan ALLE eisen van hoofdstuk 21 voldaan worden. De overgangsbepaling van artikel 8 geldt dan niet meer!

Hoe lang is het certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen geldig?

Een certificaat van onderzoek dat voor een pleziervaartuig is afgegeven is 10 jaar geldig. Daarna moet het schip herkeurd worden. Bij grote tussentijdse verbouwingen kan het nodig zijn om een herkeuring aan te vragen (bijv. bij verlenging van het schip). Neem bij grote verbouwingen contact op met een van de aangewezen keuringsinstantie voor advies.

Waar mag een pleziervaartuig met certificaat van onderzoek varen?

Als een pleziervaartuig een certificaat van onderzoek (CvO) op basis van de Europese richtlijn 2006/87/EG krijgt en aan alle eisen voldoet dan mag dit schip op praktisch alle binnenwateren van Europa varen inclusief de Rijn. Het certificaat van onderzoek dat wordt afgegeven door IVW wordt door andere EU-overheden erkend. Als er een CvO wordt afgegeven op basis van artikel 8 (overgangsregeling) met een bijlage met (delen van) artikelen waar het schip niet aan voldoet, kunnen er beperkingen in het vaargebied worden vastgelegd. Varen op de Rijn (bovenstrooms Spijkse Veer) is dan in ieder geval uitgezonderd.

Aanvragen bij IVW

Nadat een pleziervaartuig gekeurd is (door IVW of een erkend bureau) kan men een certificaat van onderzoek aanvragen op basis van de Binnenvaartwet voor Zone 2, 3 en 4 in Europa en als men aan alle keuringseisen voldoet tevens voor de zone R (rijn).

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

Een verklaring namens de Minister voor kleine sleep- en duwboten kan per brief aangevraagd worden waarbij de eigenaar verklaart dat het schip als pleziervaartuig gebruikt wordt, men geen schepen langer dan 20 meter wil gaan slepen en niet onder de verplichting van het certificaat van onderzoek valt (bewijs meeleveren).

Disclaimer: Hieronder staan delen van de officiële teksten van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling zoals geldig op 1 juli 2009. Delen die overduidelijk niet van toepassing zijn op de pleziervaart zijn weggelaten. Juridisch gezien geldt uitsluitend de complete tekst zoals te vinden is op www.overheid.nl en die op dat moment geldig is!

Bijlage 1 Binnenvaartwet (teksten over het certificaat van onderzoek)

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

bedrijfsmatig vervoer:

1°. vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep;

2°. vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; of
3°. slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwbotten;

bemanningslid: ieder die zich als schipper, stuurman, machinist, volmatroos, matroos-motordrijver, matroos, lichtmatroos of deksman aan boord van een schip bevindt;

bevoegde autoriteit: door Onze Minister aangewezen autoriteit;

binnenschip:

1°. vaartuig dat is bestemd voor de vaart op de binnenwateren of op dienovereenkomstige buitenlandse wateren;

2°. drijvend werktuig;

binnenwateren: wateren die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de Nederlandse kust gaande, bij ministeriële regeling aan te wijzen lijn; diepgang: verticale afstand van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating of van de kiel tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in meters; gezagvoerder: degene die het gezag voert over een schip;

Herziene Rijnvaartakte: op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161);

onderneming: rechtspersoon, vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, maatschap dan wel natuurlijke persoon, die zich bezig houdt met bedrijfsmatig vervoer;

Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

schip: zeeschip of binnenschip;

2. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt mede verstaan onder:

eigenaar van een binnenschip: degene die het binnenschip in gebruik heeft, niet zijnde een reis- of tijdbvrachter;

vervoer:

1°. aanbieden van schepen voor het vervoeren van goederen en personen;

2°. laden en lossen van goederen;

3°. in- en ontschepen van personen; of

4°. opslaan van goederen in schepen.

3. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder vervoer niet verstaan het door een schip vervoeren van met behulp van dit schip zelf gevangen vis als bedoeld in de Visserijwet 1963.

Artikel 3

Deze wet is van toepassing op de binnenwateren.

HOOFDSTUK 3. REGELS AAN BOORD

§ 1. Certificaat van onderzoek

Artikel 7

1. Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten.

2. Overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de soorten certificaten van onderzoek en de categorieën van schepen aangewezen waarvoor een certificaat van onderzoek vereist is.

Artikel 8

1. Overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot de technische staat van een binnenschip.

2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld in aanvulling op de in het eerste lid bedoelde regels.

3. Het is verboden een binnenschip te gebruiken in strijd met de regels, bedoeld in het eerste of tweede lid.

Artikel 9

1. Onze Minister of de bevoegde autoriteit verstrekt op aanvraag voor het binnenschip een certificaat van onderzoek, indien bij onderzoek is gebleken, dat is voldaan aan de regels, bedoeld in artikel 8.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van een certificaat van onderzoek.

3. Aan het certificaat van onderzoek kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Artikel 10

1. In het certificaat van onderzoek worden de voorschriften opgenomen die bij het gebruik van het binnenschip in acht moeten worden genomen, alsmede in voorkomende gevallen de toegestane afwijkingen en te treffen voorzieningen met vermelding van de binnenwateren en de periode, waarvoor deze gelden.

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

2. Het is verboden een binnenschip te gebruiken in strijd met het eerste lid.

Artikel 11

Het is de eigenaar of gezagvoerder van een binnenschip waarvoor een certificaat van onderzoek is afgegeven verboden het binnenschip te gebruiken zonder dat Onze Minister, onderscheidenlijk de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis wordt gesteld van:

- belangrijke schade en herstel daarvan;
- verbouwing en andere ingrijpende wijzigingen;
- overgang van de eigendom.

Artikel 12

Het is verboden een binnenschip te gebruiken waarvan de toestand, het gebruik en de uitrusting niet in overeenstemming zijn met hetgeen is vastgelegd in het certificaat van onderzoek.

Artikel 13

- Onze Minister kan met betrekking tot bepaalde categorieën van binnenschepen van een of meer van de krachtens artikel 8 gestelde regels vrijstelling verlenen, indien naar zijn oordeel de veiligheid van de binnenschepen en de opvarenden voldoende gewaarborgd is. Aan een vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
- Onze Minister kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van een of meer van de krachtens artikel 8 gestelde regels. Aan een ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
- Onze Minister kan een krachtens het tweede lid verleende ontheffing intrekken, indien de aldaar bedoelde voorschriften niet worden nageleefd.
- Het is verboden een binnenschip te gebruiken in strijd met de voorschriften die aan een vrijstelling of ontheffing als bedoeld in het eerste onderscheidenlijk tweede lid zijn verbonden.

Artikel 14

- Onze Minister is belast met het onderzoek van een schip ingevolge deze paragraaf. De onderzoeken kunnen geheel of ten dele worden verricht door daartoe door Onze Minister aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen.
- Onze Minister kan in overeenstemming met de ambtgenoten die het aangaat diensten en personen, ressorterende onder een ander ministerie dan dat van Onze Minister, aanwijzen die voor het verrichten van werkzaamheden samenhangende met het onderzoek van een schip ter beschikking worden gesteld van Onze Minister.
- Onze Minister stelt in overeenstemming met de ambtgenoten die het aangaat voor de krachtens het tweede lid aangewezen diensten en personen beleidsregels betreffende de vervulling van hun taak.
- Een aanwijzing als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.
- Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld met betrekking tot het onderzoek en de aanwijzing van de in het eerste lid bedoelde personen.

Artikel 15

- Ten aanzien van een schip waarvoor een certificaat van onderzoek is afgegeven kan Onze Minister in de gevallen, bedoeld in artikel 11, onderdeel a of b, of bij vermoeden van ernstige gebreken aan het schip een onderzoek instellen.
- Onze Minister kan naar aanleiding van het onderzoek aanwijzingen geven aan de eigenaar van het schip.

Artikel 16

Onze Minister kan het certificaat intrekken, indien:

- bij het onderzoek blijkt dat niet wordt voldaan aan de in artikel 8, eerste lid, bedoelde regels;
- bij het onderzoek blijkt dat bij gebruik van het schip de veiligheid van de vaart in gevaar wordt gebracht;
- niet wordt voldaan aan de vordering tot medewerking aan het onderzoek.

Artikel 17

- Onze Minister kan het gebruik van een schip op de binnenwateren onderbreken, indien de staat waarin het zich bevindt zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt.
- In geval van toepassing van het eerste lid draagt de gezagvoerder er zorg voor, dat het schip onverwijld en met inachtneming van de aanwijzingen van Onze Minister naar een door hem aangewezen plaats wordt gebracht.
- De eigenaar dan wel de gezagvoerder laat het binnenschip op de aangewezen plaats liggen, totdat naar het oordeel van Onze Minister de redenen voor het onderbreken van het gebruik zijn weggenomen.
- Afdeling 5.3 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing op de in het eerste lid bedoelde bevoegdheid.
- Het is verboden een binnenschip te gebruiken zolang het gebruik met toepassing van dit artikel is onderbroken, tenzij met inachtneming van de ingevolge het tweede lid gegeven aanwijzingen.

Artikel 18

De kosten van een onderzoek en daarmee samenhangende werkzaamheden, voor zover deze worden verricht door Onze Minister of de in artikel 14, tweede lid, bedoelde diensten en personen, komen ten laste van het Rijk:

- indien naar aanleiding van een vermoeden ten aanzien van de aanwezigheid van ernstige gebreken aan het schip op grond van artikel 15 een onderzoek is ingesteld en gebleken is, dat het vermoeden onjuist is geweest; of
- indien ingevolge artikel 17, eerste lid, het gebruik van een schip is onderbroken en gebleken is, dat het onderbreken ten onrechte is geschied.

Artikel 19

- In afwachting van de sluiting van overeenkomsten tussen de Europese Unie en derde landen inzake de wederzijdse erkenning van scheepscertificaten, kan Onze Minister scheepscertificaten van vaartuigen van derde landen erkennen voor het bevaren van de binnenwateren.

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

2. Het afgeven van certificaten voor vaartuigen uit derde landen geschiedt overeenkomstig de bij of krachtens deze paragraaf gegeven voorschriften.

Bijlage 2 Binnenvaartbesluit (teksten over het certificaat van onderzoek)

HOOFDSTUK 1. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

breedte: de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating;

diepgang: de verticale afstand in meters tussen het laagste punt van de scheepsromp, zonder de kiel of andere uitstekende delen, en het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in meters;

duwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

lengte: grootste lengte van de scheepsromp in meters, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

passagiersschip: binnenschip, niet zijnde een veerpont of een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;

pleziervaarttuig: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;

Rijnvaartverklaring: verklaring, bedoeld in artikel 2, derde lid, van de Herziane Rijnvaartakte;

sleepboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

sleepduwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

wet: Binnenvaartwet.

HOOFDSTUK 3. REGELS AAN BOORD

§ 1. Certificaat van onderzoek

Artikel 6

Voor de volgende categorieën van binnenschepen is een certificaat van onderzoek vereist:

- binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
- binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m³ bedraagt;
- sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij:
 - ze niet onder de criteria genoemd in de onderdelen a of b vallen,
 - ze blijken een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaarttuig, en
 - ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt;
- passagiersschepen;
- veerponten die zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- veerboten;
- drijvende werktuigen;
- binnenschepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervoeren;
- binnenschepen die krachtens het Binnenvaartpolitiereglement of het Rijnvaartpolitiereglement 1995 zijn toegelaten tot

het ligplaats nemen langs zijde van een binnenschip als bedoeld in onderdeel h; of

- samenstellen van hecht aan elkaar verbonden schepen met een gezamenlijke afmeting als bedoeld in onderdeel a of b.

Artikel 7

Het certificaat van onderzoek is niet vereist voor:

- binnenschepen voorzien van een geldig certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte:
 - met inachtneming van artikel 9 van dit besluit, en
 - mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat certificaat is verleend;
- zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend;
- binnenschepen voorzien van een ander geldig document dan in onderdeel a bedoeld, dat door de bevoegde autoriteiten in het buitenland ten bewijze van de deugdelijkheid van het binnenschip is afgegeven, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat document is afgegeven en voor zover:
 - afgegeven ter uitvoering van bindende besluiten van organen van de Europese Unie,
 - anderszins afgegeven ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, of
 - door Onze Minister erkend in bij regeling van Onze Minister vast te stellen gevallen;
- binnenschepen die uitsluitend door spierkracht worden voortbewogen;
- drijvende werktuigen die zich in een grind- of zandgat bevinden;
- binnenschepen die in aanbouw zijn of waarmee een proefvaart wordt ondernomen;
- binnenschepen met permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen.

Artikel 8

Een communautair binnenvaartcertificaat voor binnenschepen overeenkomstig richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L 389) wordt gelijkgesteld met een certificaat van onderzoek.

Artikel 9

1. Voor binnenschepen waarop aanvullende regels als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de wet, van toepassing zijn en die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek, verstrekt Onze Minister op aanvraag van de eigenaar van het binnenschip

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

een communautair aanvullend binnenvaartcertificaat van onderzoek overeenkomstig richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L389).

2. Onze Minister verstrekt op aanvraag voor zeeschepen ten behoeve van de vaart op de binnenwateren een communautair aanvullend binnenvaartcertificaat van onderzoek.

3. Op het communautair aanvullend binnenvaartcertificaat van onderzoek zijn hoofdstuk 3, paragraaf 1, van de wet en deze paragraaf van overeenkomstige toepassing.

Artikel 10

1. Onze Minister kan een voorlopig certificaat van onderzoek afgeven voor binnenschepen, behorende tot de categorieën, bedoeld in artikel 6, voor:

a. binnenschepen, die teneinde een certificaat van onderzoek te verkrijgen, met toestemming van Onze Minister naar een bepaalde plaats worden gevaren;

b. binnenschepen die, wegens een van de in artikel 2.07 van bijlage II van richtlijn nr. 2006/87/EG of de in artikelen 12 en 16 van die richtlijn bedoelde gevallen, tijdelijk niet van hun communautair binnenvaartcertificaat zijn voorzien;

c. binnenschepen waarvan de aanvraag voor het certificaat van onderzoek na het onderzoek nog in behandeling is;

d. binnenschepen die niet aan alle voorwaarden voor de afgifte van een communautair binnenvaartcertificaat overeenkomstig bijlage V, deel I, van richtlijn nr. 2006/87/EG voldoen;

e. binnenschepen die een zodanige schade hebben geleden dat de staat waarin zij verkeren, niet meer met het in het certificaat van onderzoek gestelde overeenstemt;

f. drijvende inrichtingen en drijvende voorwerpen, wanneer de voor bijzonder transport bevoegde autoriteiten, overeenkomstig het Rijnvaartpolitiereglement 1995 of het Binnenvaartpolitiereglement, de vergunning voor een bijzonder transport afhankelijk stelt van het hebben van een dergelijk voorlopig communautair binnenvaartcertificaat;

g. binnenschepen die volgens artikel 2.19, tweede lid, van richtlijn nr. 2006/87/EG van de bepalingen van Deel II van bijlage II van die richtlijn afwijken.

2. Het voorlopig certificaat is geldig:

a. in de in het eerste lid, onderdelen a en d tot en met f, bedoelde gevallen voor één bepaalde reis, te maken binnen een redelijke termijn die ten hoogste één maand is;

b. in de in het eerste lid, onderdelen b en c, bedoelde gevallen gedurende een redelijke termijn;

c. in de in het eerste lid, onderdeel g, genoemde gevallen gedurende zes maanden, hetgeen elke zes maanden kan worden verlengd, zolang het comité als bedoeld in artikel 2.19, tweede lid, van richtlijn nr. 2006/87/EG nog geen beslissing heeft genomen.

3. Het voorlopig certificaat van onderzoek kan voorschriften bevatten die door Onze Minister in het belang van de veiligheid van het binnenschip of de opvarenden nodig worden geacht. De eigenaar

draagt zorg voor de naleving van deze voorschriften.

Artikel 11

1. Bij regeling van Onze Minister worden vastgesteld:

a. de modellen voor de certificaten van onderzoek;

b. de procedure waarbij natuurlijke personen of rechtspersonen als bedoeld in artikel 14 van de wet worden aangewezen.

2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels vastgesteld met betrekking tot:

a. de afgifte van de certificaten van onderzoek;

b. het onderzoek, bedoeld in artikel 14 van de wet;

c. de afgifte van de verklaring, bedoeld in artikel 6, onderdeel c, onder 2°.

NOTA VAN TOELICHTING (Binnenvaartbesluit)

§ 3.1 Certificaat van onderzoek

Een belangrijk verschil met hoofdstuk II van de Binnenschepenwet is dat het bedrijfsmatige karakter van het vervoer is komen te vervallen als criterium voor het voorschrijven van een certificaat van onderzoek. Uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en rechtsgelijkheid is niet goed verdedigbaar waarom de wijze van exploitatie van een schip tot verschillen zou moeten leiden ten aanzien van de vaarbewijs- en certificaatplicht bij schepen van gelijke afmetingen. Bepalend voor de vraag of voor een schip een certificaat van onderzoek wordt voorgeschreven zijn de lengte van ten minste 20 meter of het product van lengte, breedte en diepgang van ten minste 100 m of het behoren tot een bijzondere categorie zoals verder aangegeven in artikel 6, onderdelen c tot en met j, van het onderhavige besluit. Voor uitzonderingen hierop wordt verwezen naar artikel 13 van de Binnenvaartwet. Anders dan onder de vorige richtlijn voor technische eisen (richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L 301) is de nieuwe richtlijn technische eisen (richtlijn nr. 2006/87/EG) ook van toepassing op pleziervaartuigen en drijvende werktuigen. Richtlijn nr. 2006/87/EG kent voor die categorieën van vaartuigen die niet onder de oude richtlijn vielen een overgangsregime. Dat regime zal derhalve ook in het kader van de Binnenvaartwet van toepassing zijn en wordt in de Binnenvaartregeling geregeld.

Artikel 1

Het begrip lengte is afkomstig uit de Binnenschepenwet en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995). Het begrip breedte is eveneens ontleend aan het ROSR 1995. De toevoeging «schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen» is niet overgenomen, omdat dit voor deze onderdelen vanzelf spreekt. In dit artikel is een definitie van diepgang opgenomen ondanks dat in de wet ook een definitie voor diepgang staat opgenomen. De definitie in de wet is echter niet toereikend voor het in dit besluit geregelde. De definitie van diepgang komt overeen met de definitie in artikel 1.01 van bijlage II van richtlijn nr. 2006/87/EG en is met name van belang voor het bepalen of schepen die een lengte van minder dan 20 meter hebben al dan niet onder de

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

reikwijdte van richtlijn nr. 2006/87/EG vallen. Zie hierover de toelichting bij artikel 6.

Het begrip pleziervaartuig betreft de niet-bedrijfsmatige vaart en is afkomstig uit het Patentreglement Rijn. Het begrip vervangt de in de Binnenschepenwet gebezigde omschrijving van niet-bedrijfsmatige vaart en het in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart niet nader gedefinieerde begrip niet-beroepsmatige vaart.

De begrippen sleepboot en duwboot, alsmede het in de praktijk veelvuldig gebruikte begrip sleepduwboot zijn ontleend aan het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en aan het Binnenschepenbesluit. Nieuw is de toevoeging dat het binnenschip niet is bestemd voor het zelfstandig vervoer van goederen. Hiermee wordt voorkomen dat begripsverwarring optreedt met binnenschepen die daarvoor wel zijn bestemd; in de praktijk zijn deze «vrachtschepen» soms voorzien van technische voorzieningen om andere schepen te duwen of te slepen. Nieuw is eveneens het schrappen van het criterium, dat een binnenschip als een sleepboot, duwboot of sleepduwboot moet worden beschouwd als het als zodanig is gebouwd. De motivering hiervoor is, dat het gebruik of de bestemming (welke blijkt uit het certificaat van onderzoek) van het binnenschip bepalend dient te zijn voor de daaraan te verbinden specifieke regels en voorschriften en niet de bouw, omdat hetzelfde schip ook voor een ander gebruik kan worden ingezet waarvoor andere eisen kunnen gelden en de bestemming van het schip kan veranderen, bijvoorbeeld van sleepboot naar pleziervaartuig. Deze overweging heeft ook bij de begrippen passagiersschip, veerboot en veerpont geleid tot het schrappen van de bouw als begripscriterium.

Artikel 6

De in onderdeel a en b genoemde criteria betreffende de lengte of de inhoud van het schip stemmen overeen met die in artikel 1.02 van het ROSR 1995. Op grond van artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Binnenschepenwet is in beginsel de certificaatplicht van toepassing op schepen met een lengte van 15 meter of meer die niet zijn bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen. Dit onderdeel werd echter vooralsnog alleen van toepassing verklaard voor bunkerstations en Rijksvaartuigen. Zoals in het algemene deel van de toelichting is aangegeven, is uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en rechtsgelijkheid niet goed verdedigbaar waarom de wijze van exploitatie van een schip tot verschillen zou moeten leiden ten aanzien van de vaarbewijs- en certificaatplicht bij schepen van gelijke afmetingen. Om die reden wordt voor pleziervaartuigen eveneens de ondergrens van 20 meter aangehouden. Door het product 100 in onderdeel b wordt tevens voorkomen dat een belangrijke groep duwbakken met een lengte van minder dan 20 meter niet certificaatplichtig zou zijn. In het ROSR 1995 geldt momenteel vanaf een lengte van 20 meter of een product van lengte, breedte en diepgang van 100 m³ de certificaatplicht voor pleziervaartuigen. Deze criteria zijn voor de Europese Commissie eveneens

uitgangspunt in richtlijn nr. 2006/87/EG over dit onderwerp. Wat betreft de reikwijdte van deze twee criteria kan voor pleziervaartuigen worden gesteld dat door de wijze waarop «diepgang» in richtlijn nr. 2006/87/EG is gedefinieerd, zeiljachten met een lengte van minder dan 20 meter niet onder de reikwijdte van de richtlijn vallen, evenals een groot deel van de overige pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 20 meter. In dit besluit is de definitie van diepgang uit de richtlijn overgenomen (zie artikel 1).

Ten opzichte van artikel 3 van de Binnenschepenwet betekenen de nieuwe criteria een geringe verhoging van de minimumafmetingen van het schip, waarboven een certificaat wordt voorgeschreven. Conform artikel 1.02 van het ROSR 1995 zijn drijvende werktuigen (onderdeel g) toegevoegd aan deze opsomming.

Evenals in de Binnenschepenwet en het ROSR 1995 vallen volgens onderdeel c ook de sleepboten, duwboten en de sleepduwboten onder de certificaatplicht. Dit onderdeel houdt tevens in, dat, indien deze boten uitsluitend als pleziervaartuig worden gebruikt, zij buiten de certificaatplicht vallen, mits zij niet vallen onder de werking van onderdeel a of b. Voorwaarde daarbij is het bezit van een verklaring van de Minister, dat het schip als zodanig wordt gebruikt.

Een belangrijk verschil met hoofdstuk II van de Binnenschepenwet is dat bedrijfsmatig vervoer als criterium voor het voorschrijven van een certificaat van onderzoek is komen te vervallen, indien het de algemene categorie van binnenschepen betreft als genoemd in de onderdelen a en b. Bepalend voor de vraag of voor een schip een certificaat van onderzoek wordt voorgeschreven zijn de lengte of het product uit onderdeel a of b of het behoren tot een bijzondere categorie zoals verder aangegeven in dit artikel. Voor uitzonderingen hierop wordt verwezen naar artikel 7 van de wet (3.1.1. in het wetsvoorstel) en de memorie van toelichting.

In plaats van de in artikel 3 van de Binnenschepenwet genoemde certificaatplicht voor schepen die bestemd of gebezigt zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden wordt dit in het besluit uitgesplitst naar passagiersschepen, veerponten en veerboten (onderdelen d, e en f). Voor veerponten die bestemd of gebruikt worden voor het bedrijfsmatig vervoer van twaalf of minder personen, verandert de situatie niet; deze schepen zijn niet certificaatplichtig, mits zij natuurlijk niet vallen onder de werking van onderdeel a of b.

In onderdeel g, drijvende werktuigen, zijn de bunkerstations overeenkomstig artikel 1 van de wet mede begrepen. Dit is van belang, omdat dit aansluit bij de invoering van bijlage VIII van het Binnenschepenbesluit met ingang van 1 februari 2002. Daardoor wordt deze gehele categorie nu certificaatplichtig. Onder de Binnenschepenwet waren bunkerstations korter dan 15 meter niet-certificaatplichtig, maar uit richtlijn nr. 2006/87/EG vloeit de certificaatplicht ook voor deze categorie voort.

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

In onderdeel h wordt bedoeld op binnenschepen die op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek moeten beschikken over het certificaat, bedoeld in 8.1.8 e.v. van het ADN, of die op de overige Nederlandse binnenwateren moeten beschikken over het certificaat als bedoeld in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (ministeriële regeling ingevolge de Wet vervoer gevaarlijke stoffen). Genoemde regeling is op dit punt gelijklopend aan het ADN; de verplichtingen op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek en de overige Nederlandse binnenwateren zijn derhalve gelijk. Voor de schepen met een laadvermogen van minder dan 15 ton is dit een uitbreiding ten opzichte van de bepalingen in de Binnenschepenwet. Onderdeel i ziet op schepen van toezichthoudende diensten, zoals vaarwegbeheerders, politiediensten, douane en dergelijke, teneinde controles te kunnen uitvoeren aan boord van schepen met gevaarlijke stoffen, die overeenkomstig artikel 3.14 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 of van het Binnenvaartpolitiereglement van een seinvoering met één of meer blauwe kegels of één of meer blauwe lichten zijn voorzien. Nieuw is dat onderdeel i eveneens van toepassing zal zijn op schepen van andere toezichthoudende diensten. Het komt voor dat een aantal kleinere schepen (pontons, bakjes en dergelijke) hecht aan elkaar worden verbonden om een groot drijfvlak te vormen waarop en waarmee bedrijfsmatig vervoer wordt gepleegd. Deze drijvende voorwerpen zouden, gezien hun aard en hun afmetingen, afzonderlijk noch gezamenlijk onder de werking van deze afdeling vallen. Gelet op het toenemende aantal samenstellen en de veiligheid van de vaart, worden deze samenstellen in onderdeel j onder de werking van deze afdeling gebracht. Voor een samenstel worden na een aantal proefvaarten de configuraties van toegelaten duwstaven vastgesteld en in het certificaat opgenomen. Daardoor wordt het aantal mogelijke configuraties dat mag worden voortgeduwd dus beperkt tot hetgeen in het certificaat is vastgelegd. Ter aanvulling daarop zal in nadere voorschriften nog een relatie worden gelegd tussen de lengte van een duwbak en de daarbij behorende voorschriften, zodat ook duidelijk is wat geldt ten aanzien van de afzonderlijke onderdelen binnen een samenstel. De bepaling uit artikel 3, tweede lid, van de Binnenschepenwet betreffende het voorschrijven van bepaalde technische eisen aan schepen kleiner dan 15 meter die een of meer slaapplekken bevatten, aan schepen voor het vervoeren van twaalf of minder personen of aan zogenaamde snelle motorboten, is tot op heden niet uitgevoerd. Uit het oogpunt van deregulering wordt er in dit besluit daarom van afgezien deze bepaling over te nemen.

Artikel 7

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van de Binnenschepenwet. In dit artikel is opgenomen waarvoor het certificaat van onderzoek niet is vereist. Aan de onderdelen a, b en c is toegevoegd «mits het voldoet aan de technische eisen op grond

waarvan dat document (die documenten) is (zijn) verleend». Hiermee wordt voorkomen dat de regelgeving ten aanzien van een schip dat op een ander water vaart dan waarvoor het document geldt, niet handhaafbaar zou zijn, als het niet aan de bij het document gestelde eisen zou voldoen. In de praktijk is dat een lacune in de handhaving gebleken. In onderdeel a, onder 1°, is veilig gesteld, dat een schip met een Rijnvaartcertificaat tevens zal beschikken over een aanvullend certificaat als bedoeld in artikel 9. Geschrapd is de uitzondering van schepen tot het redden van drenkelingen (artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van de Binnenschepenwet). In de praktijk is het niet meer noodzakelijk gebleken om voor deze categorie een uitzondering te maken.

Niet overgenomen in dit artikel is de uitzondering van de schepen in beheer bij de Koninklijke Marine, alsmede andere schepen die in beheer zijn bij het Ministerie van Defensie alsmede schepen in gebruik bij enige bondgenootschappelijke krijgsmacht. Dit is niet nodig omdat de wet niet van toepassing is op deze schepen (zie artikel 4).

Artikel 8

Dit artikel stemt overeen met het Binnenschepenbesluit, waarin geregeld was dat een communautair certificaat voor binnenschepen als bedoeld in de richtlijn 82/714/EEG gelijk is aan een certificaat van onderzoek.

Artikel 9

Het eerste lid geeft de mogelijkheid om een schip dat is voorzien van een certificaat van onderzoek op grond van de Herzene Rijnvaartakte te voorzien van een aanvullend certificaat van onderzoek, indien voor de vaart op binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 afwijkende, dat wil zeggen lichtere eisen gelden ten opzichte van de eisen voor de vaart op de internationale Rijn. Dit komt bijvoorbeeld voor bij schepen die binnen Nederland grotere samenstellen mogen voortbewegen dan uit het certificaat van onderzoek voor de Rijn blijkt.

De zeeschepen waarnaar het tweede lid verwijst varen op de binnenwateren vaak onder gunstiger omstandigheden dan op zee. Zij mogen een grotere diepgang hebben en ze mogen met een groter aantal passagiers varen. Pontons bijvoorbeeld dienen op zee te worden gesleept, terwijl ze op de binnenwateren mogen worden geduwd. Deze extra mogelijkheden voor zeeschepen op de binnenwateren worden vastgelegd in een aanvullend certificaat van onderzoek.

Artikel 10

Dit artikel maakt het mogelijk een voorlopig certificaat af te geven. Een soortgelijke bepaling geldt voor de Rijn op grond van artikel 2.05 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Het voorlopig certificaat voorkomt onnodig oponthoud voor de gezagvoerder van een schip, waarvan het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden. De administratieve afhandeling leidende tot de afgifte van het certificaat kan enkele weken in beslag nemen. Hierdoor mag de gezagvoerder niet in zijn bedrijfsvoering worden

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

geschaad, reden waarom al onder de Binnenschepenwet naar analogie van de regeling voor de Rijn, de mogelijkheid tot afgifte van een voorlopig certificaat is gecreëerd.

Een voorlopig certificaat kan eveneens worden afgegeven, indien een schip zodanige schade heeft geleden, dat de staat, waarin het verkeert, niet meer in overeenstemming is met het certificaat, mits de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is. In dat geval dient het certificaat de voorschriften te bevatten die daar door de Minister aan worden verbonden.

Artikel 11

Artikel 14 van de wet geeft de bevoegdheid om bij het onderzoek van schepen verklaringen van erkende classificatiebureaus in aanmerking te nemen. Artikel 10 van richtlijn nr. 2006/87/EG staat de inschakeling van classificatiebureaus toe. De richtlijn regelt voorts ook de criteria voor de erkenning van classificatiebureaus, de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus en geeft een lijst van erkende classificatiebureaus. Een verklaring van een classificatie kan alleen van nut zijn indien het bureau het onderzoek heeft verricht aan de hand van de bij of krachtens de Binnenvaartwet geldende regelen.

Bijlage 3 Binnenvaartregeling (teksten over het certificaat van onderzoek)

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;
minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;
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);
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;

§ 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 Herziane Rijnvaartakte, volgens de bewoordingen van dat artikel bij het in werking treden van de wet.

§ 5. De commissie van deskundigen en de technische commissie voor certificering van schepen

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;

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

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 een technische commissie voor de certificering van schepen.

2. Van deze commissie maken als lid deel uit:

- vertegenwoordigers van de classificatiebureau's die als zodanig door de Commissie van de Europese Gemeenschappen of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zijn erkend;
- vertegenwoordigers van de overige keuringsinstanties die in opdracht van de minister onderzoek van schepen verrichten;
- 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.

§ 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 3. TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

§ 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 3.4

Artikel 3.2 is niet van toepassing op:

- Amsterdamse dekschuiten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.2;
- rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.3;
- open rondvaartboten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.4;

- skûtsjes, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.5;
- veerponten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.6;
- veerboten, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.7;
- bunkerstations, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 3.8;
- 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

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

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 Herziene Rijnvaartakte zijn geldig voor de bestemming en voor de zones waarvoor het schip bijkennis 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 Herziene 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 verwijdert 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

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

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 door of namens de eigenaar gehouden in aanwezigheid van een door de minister erkend classificatiebureau.

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.

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.

Nota van toelichting (Binnenvaartregeling)

Technische eisen voor binnenschepen

Hoofdstuk drie bevat de implementatie van richtlijn 2006/87/EG. In dit hoofdstuk wordt dynamisch verwezen naar de bijlage II bij die richtlijn, hetgeen betekent dat de tekst van bijlage II, met uitzondering van de algemene bepaling uit de hoofdstukken één en twee, niet in deze regeling is opgenomen. Het voordeel hiervan is dat de omvangrijke tekst niet hoeft te worden overgeschreven in de regeling en ook dat toekomstige wijzigingen van bijlage II van de richtlijn niet steeds leiden tot het opstellen van wijzigingsregelingen. De tekst van de richtlijn is gepubliceerd in het Publicatieblad van de EG en is ook digitaal te vinden op: www.eur-lex.europa.eu. Richtlijn 2006/87/EG regelt de technische voorschriften aan binnenschepen uitputtend, maar voorziet in artikel zeven onder bepaalde omstandigheden tevens in mogelijkheden voor uitzonderingen. Op dat artikel zijn dan ook de bijlagen 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 en 3.8 gebaseerd, die bijzondere regels stellen voor onderscheidenlijk Amsterdamse dekschuiten, rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, open rondvaartboten, skûtsjes en bunkerstations. Daarnaast is de richtlijn niet van toepassing op veerponten en veerboten zodat ook daarvoor in de bijlagen 3.6 en 3.7 regels worden gesteld. De regels die voor de genoemde scheepstypen zijn opgenomen in de onderhavige regeling komen vrijwel geheel overeen met de regels voor die scheepstypen onder de Binnenschepenwet. Zie verder de toelichting bij

artikel 3.4 en de toelichting bij de hiervoor genoemde bijlagen. Voorts biedt de richtlijn ook de mogelijkheid om, onder voorwaarden, voor de zone 2 aan de richtlijn aanvullende voorschriften te stellen. Net als onder het Binnenschepenbesluit wordt ook hier gebruik gemaakt van de mogelijkheid om voor passagiersschepen op de zone 2 aanvullende eisen te stellen. Zie tevens de toelichtingen bij artikel 3.3 en bijlage 3.1.

In de toelichtingen bij de voornoemde bijlagen, die grotendeels overeenkomen met de voorschriften die onder de Binnenschepenwet golden, is voor zover mogelijk de oorspronkelijke toelichting gebruikt. In deze bijlagen is voorts steeds een bepaling opgenomen inhoudende de wederzijdse erkenning van 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.

Paragraaf vier regelt de afgifte en registratie van certificaten. De voorschriften komen overeen met de voorschriften uit de richtlijn en de met inwerkingtreding van deze regeling ingetrokken Regeling certificaten.

Paragraaf vijf regelt het onderzoek van schepen in het kader van de afgifte van een certificaat van onderzoek.

De inhoud van dit hoofdstuk (inclusief de bijlagen) is als aparte regeling op 29 juni 2008 gemeld aan de Commissie van de Europese Unie, ter voldoening aan de artikelen 5, derde lid, en 7, derde lid, van richtlijn 2006/87/EG.

Artikel 1.1

De begripsbepalingen in dit artikel betreffen de begrippen die in meer dan één hoofdstuk van de onderhavige regeling worden gebruikt. Begrippen die slechts in een enkel hoofdstuk worden gehanteerd, worden in het desbetreffende hoofdstuk gedefinieerd. In het eerste lid zijn ook de verkorte titels en aanduidingen gedefinieerd van de internationale reglementen en richtlijnen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de EU, waarnaar in meer dan één hoofdstuk verwezen wordt. Dit is omwille van de leesbaarheid gedaan aangezien veelvuldig naar die voorschriften wordt verwezen.

Artikel 1.3

De ligging van de coördinaten is volgens het referentiesysteem World Geodatic System 1984 uitgedrukt in lengte en breedte in graden en minuten. Met de laagwaterlijn wordt bedoeld de dieptelijn van 0 meter zoals aangegeven op de grootschalige Nederlandse zee kaarten, uitgegeven door het Ministerie van Defensie.

Artikel 1.19

Dit artikel vormt de uitwerking van artikel 11, tweede lid, van het Binnenvaartbesluit en regelt de instelling, samenstelling en werkwijze van de Commissie van deskundigen. Deze commissie heeft onder meer tot taak te onderzoeken of schepen die op de aktewateren varen voldoen aan de technische voorschriften van het RosR 1995 en schepen die op

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

de overige wateren varen voldoen aan bijlage II van richtlijn 2006/87/EG. In het derde lid is bepaald dat een besluit, genomen door de voorzitter of één van de deskundigen, wordt gelijkgesteld met een commissiebesluit. Hierdoor is het niet nodig om telkens vast te leggen dat een besluit van één der voornoemde personen namens de Commissie is genomen.

Artikel 3.2

In dit artikel wordt bijlage II van richtlijn 2006/87/EG geïmplementeerd met een dynamische verwijzing. Die dynamische verwijzing geldt ook de toekomstige wijzigingen van bijlage II van die richtlijn, inclusief de eventueel door te voeren tijdelijke wijzigingen op grond van artikel 1.06 van bijlage II, van de voornoemde richtlijn. De in het derde lid bedoelde administratieve aanwijzingen zijn opgenomen in aanhangsel II bij de voornoemde bijlage II.

Artikel 3.4

Een aantal met name te noemen scheepstypen zijn uitgezonderd van de bepalingen omtrent de technische eisen van de richtlijn. Artikel 7 van de richtlijn biedt voor deze uitzondering de grondslag. Nederland wenst wel gebruik te maken van die afwijkingmogelijkheid, maar beperkt dit, zoals dat onder de 'oude' richtlijn ook al gebeurde, tot die normen waarvoor dit gezien de specifieke omstandigheden van het vaartuig noodzakelijk is. Daarom is de richtlijn in beginsel ook op de in dit artikel opgenomen vaartuigen van toepassing, maar worden er op onderdelen andere voorschriften gesteld.

Voor bunkerstations is echter een nader opgesomd aantal voorschriften van de richtlijn van toepassing. Hieronder wordt bij de desbetreffende bijlage per scheepstype toegelicht welke eisen gelden. De richtlijn is niet van toepassing op veerpotten en veerboten. Derhalve worden in deze regeling daarvoor regels gesteld.

Artikel 3.5

Op de zone R kan niet alleen volstaan worden met een certificaat van onderzoek op basis van de Herziane Rijnvaartakte, maar is ook een na 30 december 2008 afgegeven of verlengd communautair binnenvaartcertificaat geldig, hetgeen volgt uit artikel 3 van de richtlijn.

Artikelen 3.6 tot en met 3.13

Deze paragraaf regelt de afgifte en registratie van certificaten. De voorschriften komen overeen met de voorschriften uit richtlijn 2006/87/EG en de met inwerkingtreding van deze regeling ingetrokken Regeling certificaten.

Artikelen 3.14 tot en met 3.20

Deze paragraaf regelt het onderzoek van schepen in het kader van de afgifte van een certificaat van onderzoek. De voorschriften komen overeen met de voorschriften uit richtlijn 2006/87/EG.

Artikel 12.1

De overgangsbepalingen die onder het voormalige Binnenschepenbesluit golden voor met name de passagiersschepen en de zeilende passagiersschepen (respectievelijk bijlage II en VII van dat besluit), komen onder de richtlijn 2006/87/EG niet meer als zodanig terug. Artikel 8 van die richtlijn biedt de mogelijkheid om voor vaartuigen die niet aan de technische voorschriften van bijlage II van die richtlijn voldoen een certificaat te geven, mits die tekortkomingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren.

Aangezien de desbetreffende vaartuigen reeds voorzien zijn van een certificaat van onderzoek en derhalve al met die tekortkomingen varen, is er geen sprake van klaarblijkelijk gevaar. De vaartuigen mogen dan ook op grond van artikel 8 van richtlijn nr. 2006/87/EG in gebruik blijven totdat de onderdelen of ruimten van het vaartuig die niet in overeenstemming met bijlage II zijn, worden vervangen of gewijzigd.

Omdat enkele overgangsbepalingen voor bestaande zeilende passagiersschepen in het Binnenschepenbesluit aan tijd waren gebonden, namelijk tien jaar na het eerste onderzoek na de inwerkingtreding op 27 september 2000, is dat ook in deze regeling overgenomen. Die overgangsbepalingen zagen op ruimten met een verhoogd brandrisico, de brandbluspomp en blusleidingen, scheidingswanden en beschietingen en machinekamers en autoruimen. De overgangsbepalingen van hoofdstuk 24 en 24a van bijlage II van richtlijn nr. 2006/87/EG zijn vanwege de dynamische verwijzing in artikel 4 eveneens van toepassing.

Disclaimer: Hieronder staan delen van de officiële tekst van de Europese richtlijn 2006/87/EG zoals geldig op 1 juli 2009. Delen die overduidelijk niet van toepassing zijn op de pleziervaart zijn weggelaten. Juridisch gezien geldt uitsluitend de complete tekst zoals te vinden is op <http://eur-lex.europa.eu/nl/legis/index.htm> en die op dat moment geldig is!

Bijlage 4 Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG (teksten over het certificaat van onderzoek)

Artikel 1

Indeling van de binnenwateren

1. Voor de toepassing van deze richtlijn worden de binnenwateren van de Gemeenschap als volgt ingedeeld:

a) Zones 1, 2, 3 en 4:

i) zones 1 en 2: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 1 van bijlage I;

ii) zone 3: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 2 van bijlage I;

iii) zone 4: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 3 van bijlage I.

b) Zone R omvat die van de onder a) bedoelde waterwegen waarvoor een certificaat dient te worden afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte, volgens de bewoordingen van dat artikel op het tijdstip van inwerkingtreding van deze richtlijn.

2. Iedere lidstaat kan, na overleg met de Commissie, de indeling van zijn waterwegen in de in bijlage I genoemde zones wijzigen. Deze wijzigingen worden uiterlijk zes maanden vóór de inwerkingtreding ervan meegedeeld aan de Commissie, die de overige lidstaten daarvan op de hoogte brengt.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is overeenkomstig bijlage II, artikel 1.01, op de volgende vaartuigen van toepassing:

a) vaartuigen met een lengte (L) van 20 m of meer;

b) vaartuigen waarvan het volume, berekend uit het product lengte (L) x breedte (B) x diepte (D), 100 m³ of meer bedraagt.

2. Bovendien is deze richtlijn overeenkomstig bijlage II, artikel 1.01, van toepassing op alle:

a) sleep- en duwbotten die zijn bestemd om de in lid 1 bedoelde vaartuigen of drijvende inrichtingen te slepen, te duwen of langszij gekoppeld mee te voeren;

b) voor het vervoer van passagiers bedoelde vaartuigen welke, naast de bemanning, meer dan twaalf passagiers vervoeren;

c) drijvende inrichtingen.

3. Van deze richtlijn zijn uitgesloten:

a) veerboten;

b) marineschepen;

c) zeeschepen, met inbegrip van zeesleepboten en zeeduwboten die

i) in getijdenwateren varen of stilliggen

ii) tijdelijk op binnenwaterwegen varen mits zij voorzien zijn van:

— een certificaat van conformiteit met het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), of een gelijkwaardig certificaat, een certificaat van conformiteit met het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, of een gelijkwaardig certificaat en een IOPP-certificaat ten bewijze van conformiteit met het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (MARPOL); of

— voor niet onder de onder het eerste streepje bedoelde verdragen vallende passagiersschepen: een in overeenstemming met Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (1) afgegeven certificaat inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen; of

— voor pleziervaartuigen die niet onder bovengenoemde verdragen vallen: een certificaat van de vlagstaat.

Artikel 3

Verplichting om voorzien te zijn van een certificaat

1. Vaartuigen die zich op de in artikel 1 bedoelde binnenwateren van de Gemeenschap bevinden, moeten:

a) op de waterwegen van zone R voorzien zijn van:

— hetzij een op grond van artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte afgegeven certificaat;

— hetzij een na 30 december 2008 afgegeven of verlengd communautair binnenvaartcertificaat ten bewijze van de volledige conformiteit van het vaartuig, onverminderd de overgangsbepalingen van hoofdstuk 24 van bijlage II, met de technische voorschriften van bijlage II, waarvoor de gelijkwaardigheid met de uit hoofde van bovengenoemde Akte bepaalde technische voorschriften volgens de toepasselijke voorschriften en procedures is vastgesteld;

b) op de andere waterwegen voorzien zijn van een communautair binnenvaartcertificaat, in voorkomend geval met inbegrip van de in artikel 5 bedoelde vermeldingen.

2. Het communautair binnenvaartcertificaat wordt volgens het model in bijlage V, deel I, opgesteld en overeenkomstig deze richtlijn afgegeven.

Artikel 7

Ontheffingen

1. De lidstaten kunnen geheel of gedeeltelijk ontheffing van de toepassing van deze richtlijn verlenen voor:

- a) vaartuigen, sleep- en duwbotten en drijvende inrichtingen die waterwegen bevaren die niet door binnenwateren met de waterwegen van andere lidstaten zijn verbonden;
 - b) vaartuigen met een laadvermogen van niet meer dan 350 ton, of niet voor het goederenvervoer bestemde vaartuigen met een waterverplaatsing van minder dan 100 m³, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 1950 en die uitsluitend de nationale waterwegen bevaren.
2. In het kader van de binnenvaart op de nationale waterwegen kunnen de lidstaten voor beperkte reizen van plaatselijk belang of in havengebieden ontheffingen van één of meer bepalingen van deze richtlijn toestaan. Deze ontheffingen en de trajecten of het gebied waarvoor zij gelden, moeten in het certificaat van het vaartuig vermeld zijn.

Artikel 8

Afgifte van communautaire binnenvaartcertificaten

1. Voor vaartuigen waarvan de kiel niet vóór 30 december 2008 is gelegd, wordt het communautaire binnenvaartcertificaat afgegeven na een technisch onderzoek dat wordt verricht vóór de ingebruikneming van het vaartuig en waarbij wordt nagegaan of het voldoet aan de voorschriften van bijlage II.

2. Het communautaire binnenvaartcertificaat wordt afgegeven voor vaartuigen die aanvankelijk van het toepassingsgebied van Richtlijn 82/714/EEG waren uitgesloten, maar thans, als gevolg van de wijzigingen in artikel 2, leden 1 en 2, wel onder deze richtlijn vallen, na een technisch onderzoek, te verrichten na het verstrijken van het huidige scheepscertificaat doch in geen geval later dan 30 december 2018, om na te gaan of het vaartuig aan de in bijlage II vastgestelde technische voorschriften voldoet. In lidstaten waar de geldigheidsduur van het huidige nationale certificaat van het vaartuig korter is dan vijf jaar, mag dat certificaat worden afgegeven tot vijf jaar na 30 december 2008.

Als het vaartuig niet aan de technische voorschriften van bijlage II voldoet, wordt daarvan melding gemaakt op het communautaire binnenvaartcertificaat. Wanneer de bevoegde autoriteiten van oordeel zijn dat de tekortkomingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren, mogen de in de eerste alinea bedoelde vaartuigen in bedrijf blijven totdat de onderdelen of ruimten van het vaartuig die niet in overeenstemming met de voorschriften worden bevonden en als zodanig werden gecertificeerd, zijn vervangen of gewijzigd, waarna deze onderdelen of ruimten

met de voorschriften van bijlage II in overeenstemming moeten zijn.

3. Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van dit artikel, wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Op grond van bijlage II verleende ontheffingen mogen niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen.

Vervanging van bestaande onderdelen door identieke onderdelen of technologisch en qua design gelijkwaardige onderdelen bij normale herstel- en onderhoudswerkzaamheden wordt niet als vervanging in de zin van dit lid beschouwd.

4. Bij het in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde technisch onderzoek of bij een in opdracht van de eigenaar uitgevoerd technisch onderzoek wordt in voorkomend geval nagegaan of het vaartuig aan de in artikel 5, leden 1, 2 en 3 bedoelde aanvullende voorschriften voldoet.

Artikel 10

Uitvoering van technisch onderzoek

1. Het in artikel 8 bedoelde technisch onderzoek wordt verricht door bevoegde autoriteiten; deze kunnen geheel of ten dele afzien van het technisch onderzoek van het vaartuig, voorzover uit een geldige verklaring die overeenkomstig artikel 1.01 van bijlage II door een door de lidstaat van afgifte van het certificaat erkend classificatiebureau is afgegeven, blijkt dat het vaartuig geheel of ten dele voldoet aan de technische voorschriften van bijlage II. Classificatiebureaus worden alleen erkend als zij aan de criteria van deel I van bijlage VII voldoen.

Artikel 15

Nieuwe communautaire binnenvaartcertificaten in geval van wezenlijke wijziging of reparatie

Na iedere wezenlijke wijziging of reparatie die een invloed heeft op de sterkte van de bouw van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken van het vaartuig overeenkomstig bijlage II, moet het vaartuig, voordat het weer in bedrijf genomen wordt, aan het in artikel 8 bedoelde technisch onderzoek onderworpen worden. Op grond van dat onderzoek wordt een nieuw communautair binnenvaartcertificaat met vermelding van de technische kenmerken van het vaartuig afgegeven, of wordt het bestaande certificaat dienovereenkomstig gewijzigd. Indien dit certificaat in een andere lidstaat afgegeven wordt dan de lidstaat waar het oorspronkelijke certificaat afgegeven of verlengd is, dan wordt de bevoegde autoriteit die dat certificaat afgegeven of verlengd had, daarvan binnen één maand in kennis gesteld.

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

BIJLAGE I

LIJST VAN BINNENWATEREN IN DE GEMEENSCHAP, GEOGRAFISCH ONDERVERDEELD IN DE ZONES 1, 2, 3 EN 4

Zone 1

Koninkrijk der Nederlanden

Geen wateren genoemd!

Zone 2

Koninkrijk der Nederlanden

Dollard

Eems

Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee

IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het

IJmeer, doch met uitzondering van de Gouwzee

Nieuwe Waterweg en het Scheur

Calandkanaal ten westen van de Benelux-haven

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal en de op het Beerkanaal aansluitende havens

Haringvliet en Vuile Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Goeree-Overflakkee enerzijds en Voorne-Putten en Hoeksche Waard anderzijds

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer en Brouwershavensche Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en Goeree-Overflakkee anderzijds

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde

en Roompot, met inbegrip van de waterwegen tussen

Walcheren,

Noord-Beveland en Zuid-Beveland enerzijds en

Schouwen-Duiveland en Tholen anderzijds, met

uitzondering van het

Schelde-Rijnkanaal

Schelde en Westerschelde en de zeemonding daarvan,

met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-

Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland

anderzijds, met uitzondering van het Schelde-

Rijnkanaal

Zone 3

Koninkrijk der Nederlanden

Rijn

Sneekermeer, Koeverdmeer, Heegermeer, Fluessen,

Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakerwijde, Belterwijde,

Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer,

Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee,

Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, havens van

IJmuiden, havengebied van Rotterdam, Nieuwe Maas,

Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe

Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal,

Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannerdensch Kanaal,

Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-

Rijnkanaal, Veerse meer, Schelde-Rijnkanaal tot aan

de uitmonding in het Volkerak, Amer, Bergsche Maas,

Maas beneden Venlo, Europort, Calandkanaal (ten

oosten van de Beneluxhaven), Hartelkanaal

Zone 4

Koninkrijk der Nederlanden

Alle overige rivieren, kanalen en meren, niet genoemd onder de zones 1, 2 en 3

BIJLAGE II

MINIMALE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR VAARTUIGEN DIE DE WATERWEGEN VAN DE ZONES 1, 2, 3 EN 4 BEVAREN

HOOFDSTUK 21

BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR PLEZIERVAARTUIGEN

Artikel 21.01

Algemene bepaling

Op pleziervaartuigen zijn voor wat betreft bouw en uitrusting slechts de artikelen 21.02 en 21.03 van toepassing.

Artikel 21.02

Toepasselijkheid van deel II

1. Op pleziervaartuigen zijn van toepassing:

a) van hoofdstuk 3: artikel 3.01, artikel 3.02, eerste lid, onderdeel a), en tweede lid, artikel 3.03, eerste lid, onderdeel a), en zesde lid, en artikel 3.04, eerste lid;

b) hoofdstuk 5:

c) van hoofdstuk 6: artikel 6.01, eerste lid, en artikel 6.08;

d) van hoofdstuk 7: artikel 7.01, eerste en tweede lid, artikel 7.02, artikel 7.03, eerste en tweede lid, artikel 7.04, eerste lid, artikel 7.05, tweede lid, en artikel 7.13 voor pleziervaartuigen met een éénmansstuurstand voor het varen met behulp van radar;

e) van hoofdstuk 8: artikel 8.01, eerste en tweede lid, artikel 8.02, eerste en tweede lid, artikel 8.03, eerste en derde lid, artikel 8.04, artikel 8.05, eerste tot en met tiende lid en dertiende lid, artikel 8.08, eerste, tweede, vijfde, zevende en tiende lid, artikel 8.09, eerste lid, en artikel 8.10;

f) van hoofdstuk 9: artikel 9.01, eerste lid, van overeenkomstige toepassing;

g) van hoofdstuk 10: artikel 10.01, tweede, derde en vijfde tot en met veertiende lid, artikel 10.02, eerste lid, onderdelen a), b) en c), en tweede lid, onderdelen a) en e) tot en met h), en artikel 10.03, eerste lid, onderdelen a), b) en d); er moeten echter

ten minste twee blustoestellen aan boord aanwezig zijn; en voorts artikel 10.03, tweede tot en met zesde lid, de artikelen 10.03a, 10.03b en 10.05;

h) hoofdstuk 13:

i) hoofdstuk 14.

2. In het geval van pleziervaartuigen waarop Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen (1) van toepassing is, hebben het eerste onderzoek en het aanvullend onderzoek slechts betrekking op:

a) artikel 6.08, in het geval dat een bochtaanwijzer aanwezig is;

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

- b) artikel 7.01, tweede lid, artikel 7.02, en artikel 7.03, eerste lid, alsmede artikel 7.13, in het geval dat er sprake is van een éénmansstuurstelling voor het varen op radar;
 - c) artikel 8.01, tweede lid, artikel 8.02, eerste lid, artikel 8.03, derde lid, artikel 8.05, vijfde lid, artikel 8.08, tweede lid, en artikel 8.10;
 - d) artikel 10.01, tweede, derde, zesde en veertiende lid, artikel 10.02, eerste lid, onderdelen b) en c), en tweede lid, onderdelen a) en e) tot en met h), artikel 10.03, eerste lid, onderdelen b) en d), en tweede tot en met zesde lid, en artikel 10.05;
 - e) hoofdstuk 13;
 - f) van hoofdstuk 14;
 - aa) artikel 14.12;
 - bb) artikel 14.13, waarbij de keuring na ingebruikneming van de vloeibaargasinstallatie overeenkomstig de eisen van Richtlijn 94/25/EG geschiedt en aan de commissie van deskundigen hierover een verslag van de keuring moet worden uitgebracht;
 - cc) de artikelen 14.14 en 14.15 met dien verstande, dat de vloeibaargasinstallatie aan de eisen van Richtlijn 94/25/EG moet beantwoorden;
 - dd) hoofdstuk 14 in zijn geheel, indien de vloeibaargasinstallatie wordt ingebouwd nadat het pleziervaartuig in het verkeer is gebracht.
- (1) PB L 164 van 30.6.1994, blz. 15. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003.
- (Noot redactie: de technische eisen voor pleziervaartuigen die aan Richtlijn 94/25/EG moeten voldoen en aan deze Europese richtlijn worden in dit verhaal NIET verder uitgewerkt.)*

Artikel 21.03
(Zonder inhoud)

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

Uitwerking van de artikelen zoals genoemd in artikel 21.02:

Artikel 21.02

Toepasselijkheid van deel II

1. Op pleziervaartuigen zijn van toepassing:

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
HOOFDSTUK 3 SCHEEPSBOUWKUNDIGE EISEN		
Artikel 3.01 Algemene regel Schepen moeten volgens goed scheepsbouwgebruik zijn gebouwd.	alle schepen	
Artikel 3.02 Sterkte en stabiliteit 1. De sterkte van de scheepsromp moet zodanig zijn dat zij in overeenstemming is met de belasting waaraan de romp onder normale omstandigheden is blootgesteld. a) Bij nieuwbouw van een schip en bij verbouwingen waardoor de sterkte van het schip kan worden beïnvloed, dient door berekeningen te worden aangetoond dat de scheepsromp sterk genoeg is. Dit is niet nodig indien een klassecertificaat of een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd. 2. Indien voor de scheepsromp een ander materiaal dan staal wordt gebruikt, moet met een berekening worden aangetoond dat de sterkte (sterkte in langs- en dwarsrichting alsmede plaatselijke sterkte) ten minste overeenkomt met die, welke bij het gebruik van staal met inachtneming van de minimale diktes als bedoeld in het eerste lid zou zijn geresulteerd. Indien een klassecertificaat dan wel een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd kan deze berekening achterwege blijven.	alle schepen	
Artikel 3.03 Scheepsromp 1. De volgende waterdichte schotten, die reiken tot tegen het dek of, wanneer er geen dek is, tot aan de bovenkant van het scheepsboord, moeten ten minste zijn aangebracht: a) een aanvaringsschot op een redelijke afstand van de voorsteven, zodanig dat bij vollopen van de vóór het aanvaringsschot gelegen waterdichte afdeling het drijfvermogen van het beladen schip behouden blijft en dat een resterende veiligheidsafstand van 100 mm in stand blijft. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien het aanvaringsschot op een afstand tussen 0,04 L en 0,04 L + 2 m, gemeten vanaf de voorloodlijn, is aangebracht. Indien deze afstand meer is dan 0,04 L + 2 m, moet het voldoen aan deze eis rekenkundig worden aangetoond. De afstand mag tot 0,03 L worden gereduceerd. In dat geval moet rekenkundig worden aangetoond dat aan de eis in de eerste alinea kan worden voldaan, wanneer de vóór het aanvaringsschot gelegen waterdichte afdeling alsmede de direct daaraan grenzende afdelingen samen zijn volgelopen; 6. Openingen waarlangs water wordt in- of uitgelaten, alsmede de aangesloten leidingen moeten zo geconstrueerd zijn dat onopzettelijk binnendringen van water in de scheepsromp niet mogelijk is.	alle schepen	ja voor lid 1
Artikel 3.04 Machinekamers, ketelruimen en brandstofbunkers 1. De ruimten waarin machine-installaties of ketels, alsmede hun toebehoren, zijn opgesteld, moeten zodanig uitgerust en ingericht zijn dat bediening, toezicht en onderhoud van de zich aldaar bevindende installaties gemakkelijk en zonder gevaar kunnen geschieden.	alle schepen	

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
HOOFDSTUK 5 MANOEUVREEREIGENSCHAPPEN		
Artikel 5.01 Algemene eisen Schepen en samenstellen moeten over voldoende vaar- en manoeuvreereigenschappen beschikken. Schepen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging die bestemd zijn om gesleept te worden, moeten voldoen aan de bijzondere eisen van de commissie van deskundigen. Schepen met eigen mechanische middelen tot voortbeweging en samenstellen moeten voldoen aan de artikelen 5.02 tot en met 5.10.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.02 Proefvaarten 1. De vaar- en manoeuvreereigenschappen dienen door proefvaarten te worden aangetoond. Daarbij dient met name te worden vastgesteld of is voldaan aan de eisen van de artikelen 5.06 tot en met 5.10. 2. De commissie van deskundigen kan geheel of gedeeltelijk afzien van proefvaarten, wanneer op andere wijze wordt aangetoond dat aan de eisen wat betreft vaar- en manoeuvreereigenschappen wordt voldaan.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.03 Proefvaarttraject 1. De in artikel 5.02 bedoelde proefvaarten dienen in de door de bevoegde autoriteiten aangewezen vakken van binnenwateren te worden uitgevoerd. 2. Deze proefvaarttrajecten moeten zich bevinden in zo recht mogelijke vakken met een lengte van ten minste 2 km en voldoende breedte in stromend of stil water en moeten zijn voorzien van duidelijk herkenbare markeringen om de positie van het schip vast te kunnen stellen. 3. De hydrologische gegevens, zoals waterdiepte, vaarwaterbreedte en gemiddelde stroomsnelheid in het vaarwater bij verschillende waterstanden moeten door de commissie van deskundigen kunnen worden vastgesteld.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.04	indien eigen	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

Beladingstoestand van schepen en samenstellen tijdens de proefvaart Schepen en samenstellen die bestemd zijn voor het vervoer van goederen moeten voor de proefvaarten zo mogelijk gelijklastig en ten minste voor 70 % zijn beladen. Wanneer de proefvaart met minder lading wordt uitgevoerd, moet de toelating voor wat betreft de afvaart tot deze belading worden beperkt.	mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.05 Hulpmiddelen aan boord voor de proefvaart 1. Bij de proefvaarten mogen geen ankers worden gebruikt, maar wel alle in het communautair certificaat onder de punten 34 en 52 ingevulde inrichtingen die vanuit de stuurstelling te bedienen zijn. 2. Bij opdraaimanoeuvres als bedoeld in artikel 5.10 mogen echter de boegankers worden gebruikt.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.06 Snelheid (vooruitvaren) 1. Schepen en samenstellen moeten een snelheid ten opzichte van het water van ten minste 13 km/u kunnen bereiken. Dit geldt niet voor duwbotten indien zij alleen varen. 2. Voor schepen en samenstellen die slechts op de reden en in de havens varen kan de commissie van deskundigen afwijkingen toestaan. 3. De commissie van deskundigen gaat na of het vaartuig in onbeladen toestand een snelheid ten opzichte van het water van 40 km/u kan overschrijden. Is dit het geval, dan moet in het communautair binnenvaartcertificaat onder nummer 52 worden vermeld: „Het vaartuig is in staat een snelheid van 40 km/u ten opzichte van het water te overschrijden.”.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	ja voor lid 1 eerste zin
Artikel 5.07 Stopeigenschappen 1. Schepen en samenstellen moeten tijdig kop vóór kunnen stilhouden en moeten tegelijkertijd voldoende bestuurbaar blijven. 2. Bij schepen en samenstellen met een lengte van 86 m of minder en een breedte van 22,90 m of minder kunnen deze stopeigenschappen worden vervangen door de keereigenschappen. 3. De stopeigenschappen dienen door stopmanoeuvres op een der in artikel 5.03 bedoelde proefvaartvakken en de keereigenschappen door opdraaimanoeuvres als bedoeld in artikel 5.10 te worden aangetoond.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.08 Achteruitvaareigenschappen Wanneer de in artikel 5.07 genoemde noodzakelijke stopmanoeuvre in stilstaand water wordt uitgevoerd, dient tevens een achteruitvaarproef te worden uitgevoerd.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.09 Uitwijkkeigenschappen Schepen en samenstellen moeten tijdig kunnen uitwijken. De uitwijkkeigenschappen dienen te worden aangetoond door uitwijkmanoeuvres op één der in artikel 5.03 bedoelde proefvaartvakken.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	
Artikel 5.10 Keereigenschappen Schepen en samenstellen met een lengte van 86 m of minder en een breedte van 22,90 m of minder moeten tijdig kunnen keren. Deze keereigenschappen kunnen door de in artikel 5.07 bedoelde stopeigenschappen worden vervangen. De keereigenschappen dienen door opdraaimanoeuvres te worden aangetoond.	indien eigen mechanische middelen tot voortstuwing aanwezig	

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
HOOFDSTUK 6 STUURINRICHTINGEN		
Artikel 6.01 Algemene eisen 1. Schepen moeten zijn voorzien van een betrouwbaar werkende stuurinrichting waarmee ten minste de in hoofdstuk 5 bedoelde manoeuvreereigenschappen worden bereikt.	alle schepen	ja
Artikel 6.08 Stuurautomaat 1. Stuurautomaten en de onderdelen daarvan moeten voldoen aan artikel 9.20. 2. Een groen lampje in de stuurstelling moet aangeven dat de stuurautomaat voor gebruik gereed is. Uitval, ontoelaatbare afwijkingen van de voedingsspanning en ontoelaatbare daling van de rotatiefrequentie van de gyroscoop moeten worden gecontroleerd. 3. Wanneer er naast de stuurautomaat nog andere besturingssystemen aanwezig zijn, moet bij de stuurstelling duidelijk te zien zijn welk systeem is ingeschakeld. De omschakeling van het ene systeem naar het andere moet onmiddellijk kunnen geschieden. Storingen van stuurautomaten mogen het betrouwbaar functioneren van de stuurinrichting niet kunnen beïnvloeden. 4. De voeding van de elektrische energie van de stuurautomaat moet onafhankelijk zijn van andere verbruikers. 5. De in stuurautomaten gebruikte gyroscopen, sensoren of bochtaanwijzers moeten voldoen aan de minimumeisen van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers op de binnenvaart overeenkomstig bijlage IX.	indien stuurautomaat aanwezig	ja voor lid 1

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
HOOFDSTUK 7 STUURHUIS		
Artikel 7.01 Algemene bepalingen 1. Stuurhuizen moeten zodanig zijn ingericht dat de roerganger zijn werkzaamheden tijdens de vaart te allen tijde kan verrichten. 2. Tijdens het normale bedrijf van het schip mag het niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling ter hoogte van het hoofd van de roerganger niet hoger zijn dan 70 dB(A).	alle schepen, eisen aan stuurhuis alleen als een stuurhuis aanwezig is	ja, lid 2
Artikel 7.02	alle schepen,	ja voor lid 3 tweede

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>Vrij zicht</p> <p>1. Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn.</p> <p>2. De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger over een cirkelboog vanaf dwarsscheeps aan de ene zijde over midscheeps voor naar dwarsscheeps aan de andere zijde niet meer zijn dan tweemaal de scheeps lengte of 250 m tot het wateroppervlak, al naar gelang welke afstand het kortste is. Optische en elektronische hulpmiddelen ter verkleining van de dode hoek mogen bij het onderzoek niet in aanmerking worden genomen. Om de dode hoek nog verder te verkleinen mogen alleen geschikte elektronische hulpmiddelen worden gebruikt.</p> <p>3. Het vrije gezichtsveld vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt, moet ten minste 240° van de horizon bedragen. Daarvan moet een gezichtsveld van ten minste 140° binnen de voorste halve cirkel liggen. In de normale zichttas van de roerganger mogen zich geen vensterstijlen, steunen of opbouwen bevinden. Indien, ook in het geval van een vrij gezichtsveld van 240° of meer, geen voldoende vrij uitzicht naar achteren gewaarborgd is, kan de commissie van deskundigen andere maatregelen eisen, zoals de inbouw van geschikte optische of elektronische hulpmiddelen. De hoogte van de onderrand van de zijvensters moet zo laag mogelijk en de hoogte van de bovenrand van de zij- en achtervensters moet zo hoog mogelijk worden gehouden. Bij de vaststelling of aan de bepalingen van dit artikel inzake het gezichtsveld vanuit het stuurhuis is voldaan, wordt ervan uitgegaan dat de ooghoogte van de roerganger zich op 1650 mm boven het dek op de stuurstelling bevindt.</p> <p>4. De bovenrand van het boegvenster van het stuurhuis moet voldoende hoog zijn om een persoon op de stuurstelling met een ooghoogte van 1800 mm een vrij zichtveld naar voren te bieden tot op ten minste 10 graden boven het horizontale vlak op ooghoogte.</p> <p>5. Door adequate middelen moet zijn gewaarborgd dat onder alle weersomstandigheden door de voorruit helder zicht mogelijk is.</p> <p>6. In stuurhuizen gebruikte ruiten moeten vervaardigd zijn van veiligheidsglas en een minimale lichtdoorlaatbaarheid van 75 % hebben. Om lichtweerskaatsing te voorkomen zijn de voorruit van de brug ontspiegeld of zijn ze zo geplaatst dat weerkaatsingen effectief uitgesloten zijn. Aan deze eis wordt voldaan indien de ruiten schuin ingezet zijn en zij naar voren toe met de bovenkant van het venster een hoek van minimaal 10° en maximaal 25° met de loodlijn maken.</p>	<p>eisen aan stuurhuis alleen als een stuurhuis aanwezig is</p>	<p>zin en voor lid 5</p>
<p>Artikel 7.03</p> <p>Algemene eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten</p> <p>1. De voor het voeren van een schip noodzakelijke bedieningsapparatuur moet gemakkelijk kunnen worden bediend. De stand waarin zij zijn gebracht, moet duidelijk herkenbaar zijn.</p> <p>2. Controle-instrumenten moeten gemakkelijk kunnen worden afgelezen; zij moeten traploos regelbaar kunnen worden verlicht. Lichtbronnen mogen niet storen of de zichtbaarheid van de controle-instrumenten hinderen.</p>	<p>alle schepen</p>	
<p>Artikel 7.04</p> <p>Bijzondere eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen</p> <p>1. De bediening en de controle van de voortstuwingsmotoren en van de stuurinrichtingen moet vanaf de stuurstelling mogelijk zijn. Voortstuwingsmotoren die zijn voorzien van een vanaf de stuurstelling bedienbare koppeling, of die een vanaf de stuurstelling bedienbare verstelbare schroef aandrijven, hoeven slechts in de machinekamer aan- en uitgezet te kunnen worden.</p>	<p>alle schepen</p>	<p>ja voor lid 1</p>
<p>Artikel 7.05</p> <p>Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen</p> <p>2. Voorzover de controle van de navigatielichten niet rechtstreeks vanuit het stuurhuis mogelijk is, moeten ter controle van deze lichten in het stuurhuis stroomaanwijslampen of gelijkwaardige inrichtingen, zoals controlelampjes, zijn aangebracht.</p>	<p>alle schepen</p>	
<p>Artikel 7.13</p> <p>Aantekening in het communautair binnenvaartcertificaat voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar</p> <p>Wanneer een schip voldoet aan de in de artikelen 7.01, 7.04 tot en met 7.08 en 7.11 bedoelde voorschriften voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, moet in het communautair binnenvaartcertificaat worden aangetekend:</p> <p>„Goedgekeurd voor het voeren van het schip met behulp van radar door één persoon”.</p> <p><i>(Noot redactie: NB. Voor de inhoud van de artikelen 7.01, 7.04 t/m 7.08 en 7.11 zie de officiële tekst van de Europese richtlijn 2006/87/EG. Gezien het feit dat dit zeer weinig pleziervaartuigen zal betreffen is deze tekst niet in deze samenvatting voor pleziervaartuigen opgenomen.)</i></p>	<p>indien een eenmans stuurstelling aanwezig is</p>	

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
<p>HOOFDSTUK 8</p> <p>WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN</p>		
<p>Artikel 8.01</p> <p>Algemene bepalingen</p> <p>1. Werktuigen alsmede de bijbehorende installaties moeten volgens de regels van de techniek zijn ontworpen, uitgevoerd en geïnstalleerd.</p> <p>2. Installaties die controle vereisen zoals stoomketels, andere drukvaten, alsmede hun toebehoren en liften moeten voldoen aan de voorschriften van één van de lidstaten van de Gemeenschap.</p>	<p>indien werktuigen, stoomketels, drukvaten, toebehoren en liften aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 8.02</p> <p>Veiligheid</p> <p>1. Machine-installaties moeten zo zijn ingericht en opgesteld, dat zij voor bediening en onderhoud voldoende toegankelijk zijn en personen die ze moeten bedienen of onderhouden niet in gevaar kunnen worden gebracht. Zij moeten kunnen worden beveiligd tegen onopzettelijke inbedrijfstelling.</p> <p>2. Aan de hoofd- en hulpmotoren alsmede de stoomketels en drukvaten moeten beschermende inrichtingen zijn aangebracht; hetzelfde geldt voor hun toebehoren.</p>	<p>indien machines, motoren, stoomketels en drukvaten aanwezig zijn</p>	<p>ja voor lid 1</p>
<p>Artikel 8.03</p> <p>Voortstuwingsinstallaties</p> <p>1. De aandrijving van een schip moet op betrouwbare en snelle wijze aangezet, gestopt en van vooruit op achteruit of andersom gezet kunnen worden.</p> <p>3. Bij schepen met slechts één voortstuwingsmotor mag, behalve ingeval van overtoeren, de motor niet automatisch worden stopgezet.</p>	<p>alle schepen met een voortstuwings motor</p>	
<p>Artikel 8.04</p> <p>Uitlaatgassenleidingen van verbrandingsmotoren</p> <p>1. Uitlaatgassen moeten volledig naar buitenboord worden afgevoerd.</p> <p>2. Het binnendringen van uitlaatgassen in de verschillende ruimten van het schip moet door doelmatige maatregelen zijn verhinderd. Uitlaatgassenleidingen die door verblijven of het stuurhuis gaan, moeten in die ruimten zijn voorzien van een gasdichte mantel. De ruimte tussen de uitlaatgassenleiding en de mantel moet in verbinding staan met de openlucht.</p>	<p>indien een verbrandings motor aanwezig is</p>	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>3. Uitlaatgasleidingen moeten zodanig zijn aangelegd en beschermd dat zij geen brand kunnen veroorzaken.</p> <p>4. In de machinekamer moeten uitlaatgasleidingen voldoende geïsoleerd of gekoeld zijn. Buiten de machinekamer kan een beveiliging tegen aanraken voldoende zijn.</p>		
<p>Artikel 8.05 Brandstoftanks, -leidingen en toebehoren</p> <p>1. Vloeibare brandstoffen moeten zijn opgeslagen in tot de scheepsrump behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks van hulpagregaten met een inhoud van maximaal 12 l, die van fabriekswege hecht met deze zijn verbonden. Brandstoftanks mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.</p> <p>2. Deze tanks, alsmede brandstofleidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen brandstof of brandstofdampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kunnen verspreiden. Afsluitinrichtingen op brandstoftanks die dienen voor het ontnemen van brandstof of voor de afwatering, moeten zelfsluitend zijn.</p> <p>3. Voor het aanvaringsschot mag zich geen brandstoftank bevinden.</p> <p>4. Brandstoftanks en hun appendages mogen niet zijn geplaatst boven motoren of uitlaatgasleidingen.</p> <p>5. De vulopeningen van brandstoftanks moeten duidelijk zijn gekenmerkt.</p> <p>6. De vulleidingen van brandstoftanks moeten aan dek uitmonden, met uitzondering van die der dagtanks. De vulleidingen moeten voorzien zijn van een aansluitkoppeling volgens de Europese norm EN 12 827:1999. Deze tanks moeten zijn voorzien van een ontluuchtingsleiding die bovendecks in de openlucht uitmondt en zo is ingericht dat geen water kan binnendringen. De doorsnede van deze ontluuchtingsleiding moet ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding. Indien tanks voor vloeibare brandstoffen met elkaar in verbinding staan, moet de doorsnede van de verbindingsleiding ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding.</p> <p>7. De uitgaande leidingen voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een afsluitinrichting die van het dek af kan worden bediend. Dit geldt niet voor brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn aangebouwd.</p> <p>8. Brandstofleidingen, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. Brandstofleidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.</p> <p>9. Brandstoftanks moeten zijn voorzien van een passende peilinrichting. De peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. Peilkokers mogen niet op verblijven uitgeven. Peilkokers die op een machinekamer of ketelruim uitgeven, moet zijn voorzien van passende zelfsluitende afsluitingen.</p> <p>10. a) Brandstoftanks moeten door geschikte technische inrichtingen aan boord, die in het communautair binnenvaartcertificaat onder nummer 52 moeten worden vermeld, zijn beveiligd tegen het uitstromen van brandstof tijdens het bunkeren.</p> <p>b) Wanneer brandstof wordt ingenomen van bunkerstations die door hun eigen technische inrichtingen tegen het uitstromen van brandstof aan boord tijdens het bunkeren beveiligd zijn, is het uitrustingsvoorschrift bedoeld in onderdeel a) en in het elfde lid niet van toepassing.</p> <p>13. Brandstoftanks die onmiddellijk aan de voortstuwingsmotoren en aan de voor de vaart noodzakelijke andere motoren zijn aangesloten, moeten zijn voorzien van een inrichting waardoor zowel optisch als akoestisch in het stuurhuis wordt aangegeven dat de hoeveelheid brandstof in de tank niet meer voldoende is voor een veilige voortzetting van de vaart.</p>	indien brandstoftanks aanwezig zijn	ja
<p>Artikel 8.08 Lensinrichting</p> <p>1. Iedere waterdichte afdeling moet afzonderlijk kunnen worden gelensd. Dit geldt niet voor waterdichte afdelingen die tijdens de vaart gewoonlijk luchtdicht zijn afgesloten.</p> <p>2. Op schepen waarvoor een bemanning is voorgeschreven, moeten twee onafhankelijk van elkaar werkende lenspompen aanwezig zijn die niet in dezelfde ruimte mogen staan en waarvan er ten minste één door een motor wordt aangedreven. Indien deze schepen echter een motorvermogen hebben van minder dan 225 kW of een laadvermogen van minder dan 350 t, dan wel in geval van schepen die niet bestemd zijn voor het vervoer van goederen, een waterverplaatsing van minder dan 250 m³, is een hand- of motorlenspomp voldoende. Elk der voorgeschreven pompen moet voor elke waterdichte afdeling te gebruiken zijn.</p> <p>5. Er zijn slechts zelfaanzuigende lenspompen toegestaan.</p> <p>7. De achterpiek mag door middel van een gemakkelijk toegankelijke, zelfsluitende aftapinrichting, die naar de machinekamer loopt, gelensd kunnen worden.</p> <p>10. Indien een lensinrichting is uitgevoerd met vast aangebrachte leidingen, moeten de lensleidingen van de bilgen die voor het verzamelen van oliehoudend water zijn bestemd, zijn voorzien van door een commissie van deskundigen in gesloten stand verzegelde afsluiters. Het aantal en de plaats van deze afsluiters moeten worden vermeld in het communautair binnenvaartcertificaat.</p>	alle schepen	
<p>Artikel 8.09 Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie</p> <p>1. Het tijdens het bedrijf van een schip vrijkomende oliehoudende water moet aan boord kunnen worden verzameld. In dit verband wordt de machinekamer-bilge aangemerkt als verzamelruimte.</p>	indien verbrandingsmotoren aanwezig zijn	
<p>Artikel 8.10 Door schepen voortgebracht geluid</p> <p>1. Het door een varend schip voortgebrachte geluid, in het bijzonder de door het aanzuigen van lucht en door de uitlaat van de motoren veroorzaakte geluiden, moet met daartoe geschikte middelen worden gedempt.</p> <p>2. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 75 dB(A).</p> <p>3. Bij stilliggende schepen mag het geluid, behalve tijdens het laden en lossen, op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 65 dB(A).</p>	indien motoren aanwezig zijn	ja, voor lid 2 en 3

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
HOOFDSTUK 9 ELEKTRISCHE INSTALLATIES		
<p>Artikel 9.01 Algemene bepalingen</p> <p>1. Indien voor bepaalde onderdelen van een installatie bijzondere voorschriften ontbreken, wordt de veiligheidsgraad als voldoende beschouwd wanneer die onderdelen zijn vervaardigd volgens een geldende Europese norm of volgens de voorschriften van een erkend classificatiebureau. De benodigde bescheiden moeten worden voorgelegd aan de commissie van deskundigen.</p>	indien elektrische installaties aanwezig zijn	ja, voor lid 1 tweede zin

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24)
---------	--	---

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

	is aan boord	genoemd)
<p>HOOFDSTUK 10 UITRUSTING</p> <p>Artikel 10.01 Ankeruitrusting 2. Passagiersschepen en schepen die niet bestemd zijn voor goederenvervoer, met uitzondering van duwbotten, moeten zijn uitgerust met boegankers waarvan de totale massa P volgens de volgende formule wordt berekend: $P = k \cdot B \cdot T$ [kg] In deze formule betekent: k: de coëfficiënt als bedoeld in het eerste lid; bij het vaststellen van de ervaringscoëfficiënt c moet evenwel de in het communautair binnenvaartcertificaat vermelde waterverplaatsing in m³ in plaats van het laadvermogen in aanmerking worden genomen; 3. Geen hekankers behoeven te hebben: a) schepen waarvoor de totale massa van de hekankers minder dan 150 kg zou bedragen; voor schepen als bedoeld in het eerste lid, laatste alinea, moet daarbij worden uitgegaan van de gereduceerde massa van het boeganker; b) duwbakken. 5. De volgens het eerste tot en met het vierde lid berekende massa's van de ankers mogen bij bepaalde bijzondere ankers worden verminderd. 6. De voor boegankers voorgeschreven totale massa P kan worden verdeeld over één of twee ankers. De totale massa mag 15 % minder zijn, indien het schip slechts met één boeganker is uitgerust en de ankerkluis zich op hart schip bevindt. De massa van het lichtste anker mag niet minder dan 45 % van deze totale massa bedragen. 7. Gietijzeren ankers zijn niet toegelaten. 8. Op ieder anker moet de massa duurzaam in letters en cijfers in reliëf zijn aangegeven. 9. Voor ankers met een massa van meer dan 50 kg zijn ankerlieren vereist. 10. Boegankerkettingen moeten ten minste de volgende lengte hebben: a) 40 m voor schepen met een lengte L van 30 m of minder; b) 10 m meer dan de lengte L van het schip, wanneer deze tussen 30 en 50 m ligt; c) 60 m voor schepen met een lengte L van meer dan 50 m. De kettingen van de hekankers moeten ten minste 40 m lang zijn. Schepen die kop vóór moeten kunnen stoppen, moeten evenwel hekankerkettingen van ten minste 60 m lengte hebben. 11. De minimumbreeksterkte R van een ankerketting wordt met behulp van de volgende formules berekend: a) bij ankers met een massa tot en met 500 kg: $R = 0,35 \cdot P'$ [kN]. In deze formules betekent: P': de overeenkomstig het eerste tot en met het vierde lid en het zesde lid bepaalde theoretische massa van het betreffende anker. De breeksterkte van de ankerkettingen wordt bepaald aan de hand van de daarvoor in een lidstaat geldende normen. Indien zwaardere ankers worden gekozen dan in het eerste tot en met het zesde lid beschreven, wordt de minimum breeksterkte van de ankerketting bepaald aan de hand van de gegeven grotere massa. 12. Indien dergelijke zwaardere ankers en de bijbehorende sterkere ankerkettingen aan boord zijn, moeten desondanks in het communautair binnenvaartcertificaat de massa's en de minimum breeksterkte worden ingevuld die zijn voorgeschreven op grond van het eerste tot en met zesde lid en het elfde lid. 13. De verbindingdelen (wartels) tussen het anker en de ketting moeten bestand zijn tegen een trekkracht die 20 % groter is dan de breeksterkte van de dienovereenkomstige ketting. 14. Het gebruik van trossen of kabels in plaats van kettingen is toegestaan. Deze moeten dezelfde breeksterkte hebben die voor de kettingen is voorgeschreven, maar hun lengte moet 20% meer bedragen. <i>(Noot redactie: voor hele grote pleziervaartuigen (50 m of langer) gelden eisen die hier gemakshalve zijn weggelaten voor de leesbaarheid. Zie de officiële tekst van de richtlijn.)</i></p>	alle schepen	ja
<p>Artikel 10.02 Overige uitrusting 1. De volgende uitrustingsstukken moeten volgens de scheepvaartpolitiereglementen ten minste aanwezig zijn: a) marifooninstallatie; b) apparaten en installaties die nodig zijn voor het geven van de voorgeschreven licht- en geluidssignalen, alsmede voor het voeren en tonen van de optische tekens; c) onafhankelijk van het aan boord aanwezige elektriciteitsnet werkende lichten ter vervanging van de voor het stilliggen voorgeschreven lichten; 2. Voorts moeten ten minste aanwezig zijn: a) stalen trossen voor het meren: Ieder schip moet zijn uitgerust met 3 stalen trossen voor het meren. De minimum lengte daarvan moet bedragen: — 1ste tros: L + 20 m, echter niet meer dan 100 m, — 2de tros: 2/3 van de eerste tros, — 3de tros: 1/3 van de eerste tros. Bij schepen met een lengte L van minder dan 20 m kan de kortste tros achterwege blijven. Deze trossen moeten berekend zijn op een minimum breeksterkte Rs die met behulp van de volgende formule wordt vastgesteld: voor L · B · T tot 1000 m³: $R_s = 60 + ((L \cdot B \cdot T)/10)$ [kN]; voor L · B · T groter dan 1000 m³: $R_s = 150 + ((L \cdot B \cdot T)/100)$ [kN]. Voor de voorgeschreven stalen trossen moet zich een keuringsbewijs volgens de Europese norm EN 10 204:1991, model 3.1, aan boord bevinden. Deze trossen mogen worden vervangen door andere kabels van dezelfde lengte en met dezelfde breeksterkte. De breeksterkte voor deze kabels moet in een keuringsbewijs worden aangetoond. e) een bootshaak; f) een geschikte verbandtrommel met een inhoud overeenkomstig een norm van een lidstaat. De verbandtrommel moet in een verblijf of in het stuurhuis worden bewaard en zo zijn opgeborgen dat hij indien nodig gemakkelijk en zeker kan worden bereikt. Indien verbandtrommels aan het zicht zijn onttrokken moet de afdekking zijn gemarkeerd met een symbool voor verbandtrommels overeenkomstig schets 8 van aanhangsel I met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm; g) een verrekijker, 7 x 50 of een grotere lensdiameter; h) een bord met aanwijzingen betreffende het redden en het bijbrengen van drenkelingen;</p>	alle schepen	ja, lid 2 a keuringsbewijzen
Artikel 10.03	alle schepen	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>Draagbare blustoestellen</p> <p>1. Op de volgende plaatsen moet telkens 1 draagbaar blustoestel overeenkomstig de Europese norm EN 3:1996, aanwezig zijn:</p> <p>a) in het stuurhuis;</p> <p>b) in de nabijheid van iedere toegang van het dek naar de verblijven;</p> <p>d) bij iedere toegang tot machinekamers of ketelruimen;</p> <p>er moeten echter ten minste twee blustoestellen aan boord aanwezig zijn;</p> <p>2. Als draagbare blustoestellen, voorgeschreven in het eerste lid, mogen slechts poederblussers worden gebruikt met een inhoud van ten minste 6 kg dan wel andere draagbare blustoestellen met eenzelfde bluscapaciteit. Zij moeten geschikt zijn voor de brandklassen A, B en C alsmede voor het blussen van branden in elektrische installaties tot 1000 V.</p> <p>3. Daarnaast mogen poederblussers, blussers met vloeibare inhoud of schuimblussers worden gebruikt indien deze ten minste geschikt zijn voor die brandklasse, welke in de ruimte waarvoor het toestel bestemd is het meest waarschijnlijk relevant is.</p> <p>4. Draagbare blustoestellen die als blusmiddel CO₂ bevatten mogen slechts voor het blussen van branden in keukens en elektrische inrichtingen worden aangewend. De inhoud van deze blustoestellen mag niet meer bedragen dan 1 kg voor iedere 15 m³ van de ruimte waarin zij worden bewaard en gebruikt.</p> <p>5. Draagbare blustoestellen moeten ten minste iedere twee jaar worden gekeurd. Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.</p> <p>6. Wanneer draagbare blustoestellen door hun wijze van opstelling aan het gezicht zijn onttrokken moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een teken „brandblusapparaat” met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 3 van aanhangsel I.</p>		
<p>Artikel 10.03a</p> <p>Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten</p> <p>1. In verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten mogen, ter bescherming van deze ruimten, slechts geschikte, automatisch werkende sprinklerinstallaties als vast ingebouwde brandblusinstallaties worden geïnstalleerd.</p> <p>2. Deze installaties mogen slechts door deskundige bedrijven worden ingebouwd of omgebouwd.</p> <p>3. Deze installaties moeten van staal of van gelijkwaardig niet brandbaar materiaal zijn gebouwd.</p> <p>4. Deze installaties moeten over de oppervlakken van de grootste te beschermen ruimte ten minste een hoeveelheid water van 5 l/m² per minuut kunnen sproeien.</p> <p>5. Installaties die een kleinere hoeveelheid water sproeien, moeten beschikken over een typegoedkeuring op grond van de IMO-Resolutie A 800(19) dan wel van een andere overeenkomstig artikel 19, lid 2, van de richtlijn erkende norm. De typegoedkeuring wordt uitgevoerd door een erkend classificatiebureau of door een gemachtigde testinstelling. De gemachtigde testinstelling moet voldoen aan de Europese normen inzake de algemene eisen aan de kundigheid van test- en kalibreerlaboratoria (EN ISO/IEC 17025: 2000).</p> <p>6. De installaties moeten:</p> <p>a) voor ingebruikstelling;</p> <p>b) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;</p> <p>c) na verandering of reparatie;</p> <p>d) met regelmaat ten minste elke twee jaar, door een deskundige worden gekeurd.</p> <p>7. Bij de keuring, bedoeld in het zesde lid, moet de deskundige controleren of de installaties aan de eisen van dit artikel voldoen. De keuring moet ten minste bestaan uit:</p> <p>a) inspectie van de buitenkant van de installatie als geheel;</p> <p>b) controle van de bedrijfszekerheid van de veiligheidssystemen en de sproeikoppen;</p> <p>c) controle van het systeem van druktanks en pompen.</p> <p>8. Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.</p> <p>9. Het aantal van de aanwezige installaties moet in het communautair binnenvaartcertificaat worden aangetekend.</p> <p>10. Voor bescherming van objecten in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten zijn vast geïnstalleerde brandblusinstallaties slechts toegestaan op grond van aanbevelingen van het comité.</p>	<p>indien een vast ingebouwde brandblusinstallatie aanwezig is</p>	<p>ja</p>
<p>Artikel 10.03b</p> <p>Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers</p> <p>1. Blusmiddelen</p> <p>In machinekamers, ketelruimen en pompkamers mogen, ter bescherming van deze ruimten, in vast ingebouwde brandblusinstallaties de volgende blusmiddelen worden gebruikt:</p> <p>a) CO₂ (koolstofdioxide),</p> <p>b) HFC-227ea (heptafluorpropan),</p> <p>c) IG-541 (52 % stikstof, 40 % argon, 8 % koolstofdioxide).</p> <p>Andere blusmiddelen zijn slechts toegestaan op aanbeveling van het comité overeenkomstig de procedure van artikel 19, lid 2, van deze richtlijn.</p> <p>2. Ventilatie, luchtaanzuiging</p> <p>a) Verbrandingslucht voor de voor de vaart benodigde verbrandingsmotoren mag niet worden aangezogen uit door vast ingebouwde brandblusinstallaties te beschermen ruimten. Dit is niet van toepassing wanneer er twee van elkaar onafhankelijke, gasdicht gescheiden hoofdmachinekamers aanwezig zijn dan wel er naast de hoofdmachinekamer een boegbesturingsaandrijving in een aparte machinekamer beschikbaar is, waardoor ingeval van brand in de hoofdmachinekamer het voortbewegen op eigen kracht wordt verzekerd.</p> <p>b) Een mechanische ventilatie van de te beschermen ruimte, indien aanwezig, moet bij het in werking stellen van de brandblusinstallatie automatisch worden uitgeschakeld.</p> <p>c) Er moeten middelen beschikbaar zijn waarmee alle openingen, waardoor lucht zou kunnen toetreden tot, dan wel gas zou kunnen ontsnappen uit de te beschermen ruimte, snel kunnen worden gesloten. De gesloten toestand moet duidelijk herkenbaar zijn.</p> <p>d) De lucht die via de overdrukventielen uit in de machinekamers geïnstalleerde persluchthouders stroomt moet naar buiten worden gevoerd.</p> <p>e) De bij het binnenstromen van het blusmiddel ontstane over- of onderdruk mag de essentiële onderdelen van de te beschermen ruimte niet vernielen. De compensatie van de druk moet zonder gevaar kunnen geschieden.</p> <p>f) Beschermden ruimten moeten beschikken over een mogelijkheid om het blusmiddel en het brandgas af te zuigen. Dergelijke afzuiginrichtingen moeten vanaf een plek buiten de beschermden ruimtes kunnen worden bediend. Die plek mag door een brand in die ruimtes niet ontoegankelijk worden. Indien vast geïnstalleerde afzuiginrichtingen aanwezig zijn, mogen deze tijdens het blussen niet kunnen worden ingeschakeld.</p> <p>3. Brandmeldinstallatie</p> <p>De te beschermen ruimte moet voorzien zijn van een doelmatige brandmeldinstallatie. De brandmelding moet in het stuurhuis, in de verblijven en in de te beschermen ruimte kunnen worden waargenomen.</p> <p>4. Pijpleidingensysteem</p> <p>a) Het blusmiddel moet door een vast geïnstalleerd pijpleidingensysteem naar de te beschermen ruimte worden toegevoerd en daarin worden verdeeld. In de te beschermen ruimte moeten de pijpleidingen en de daarbij</p>	<p>indien een vast ingebouwde brandblusinstallatie aanwezig is</p>	<p>ja</p>

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>behorende armaturen van staal zijn vervaardigd. Dit geldt niet voor de aansluitleidingen van de houders en de compensatoren indien de daarvoor gebruikte materialen met betrekking tot brand over gelijkwaardige eigenschappen beschikken. De pijpleidingen moeten zowel in- als uitwendig tegen corrosie beschermd zijn.</p> <p>b) De sproeikoppen moeten zodanig van afmeting zijn en zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld.</p> <p>5. Inrichting voor het in werking stellen</p> <p>a) Brandblusinstallaties die automatisch in werking worden gesteld zijn niet toegestaan.</p> <p>b) De brandblusinstallatie moet vanaf een geschikte plaats buiten de te beschermen ruimte in werking kunnen worden gesteld.</p> <p>c) Inrichtingen voor het in werking stellen moeten zodanig zijn geïnstalleerd dat ze ook in geval van brand kunnen worden bediend en dat, in het geval van een beschadiging als gevolg van brand of explosie in de te beschermen ruimte, de daarvoor benodigde hoeveelheid blusmiddel nog kan worden toegevoerd.</p> <p>Niet mechanische inrichtingen voor het in werking stellen moeten door twee verschillende van elkaar onafhankelijke energiebronnen worden gevoed. Deze energiebronnen moeten zich buiten de te beschermen ruimte bevinden. Leidingen voor de aansturing in de beschermde ruimte moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij in geval van brand ten minste gedurende 30 minuten kunnen blijven functioneren. Elektrische leidingen voldoen aan deze eis indien zij voldoen aan de norm IEC 60331-21:1999.</p> <p>Wanneer inrichtingen voor het in werking stellen door hun wijze van opstelling aan het gezicht zijn onttrokken moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een teken „brandblusinstallatie” met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 6 van aanhangsel I, alsmede van de volgende tekst in rode letters op witte ondergrond:</p> <p>„Feuerlöscheinrichtung Installation d'extinction Brandblusinstallatie Fire-fighting installation”.</p> <p>d) Indien de brandblusinstallatie bedoeld is voor het beschermen van meerdere ruimten, moeten de inrichtingen voor het in werking stellen voor iedere ruimte gescheiden en duidelijk zijn gemarkeerd.</p> <p>e) Bij iedere inrichting voor het in werking stellen moet een gebruiksaanwijzing in een officiële taal van een lidstaat duidelijk zichtbaar en duurzaam uitgevoerd zijn aangebracht. Deze moet met name informatie bevatten inzake</p> <p>aa) het in werking stellen van de brandblusinstallatie;</p> <p>bb) de noodzaak van de controle dat alle personen de te beschermen ruimte hebben verlaten;</p> <p>cc) de handelwijze van de bemanning bij het in werking stellen;</p> <p>dd) de handelwijze van de bemanning in het geval van een storing in de brandblusinstallatie.</p> <p>f) De gebruiksaanwijzing moet erop wijzen dat vóór het in werking stellen van de brandblusinstallatie de in de ruimte aanwezige verbrandingsmotoren die lucht aanzuigen uit de te beschermen ruimte buiten bedrijf moeten worden gesteld.</p> <p>6. Waarschuwingssysteem</p> <p>a) Vast ingebouwde brandblusinstallaties moeten zijn voorzien van een waarschuwingssysteem.</p> <p>b) Het waarschuwingssysteem moet automatisch gaan werken bij de eerste handeling voor het in werking stellen van de brandblusinstallatie. Het waarschuwingssignaal moet gedurende een redelijke tijd vóór het vrijkomen van het blusmiddel klinken en mag niet kunnen worden uitgeschakeld.</p> <p>c) De waarschuwingssignalen moeten in de te beschermen ruimten alsmede bij iedere toegang daartoe duidelijk zichtbaar zijn en ook onder de bedrijfsomstandigheden, waarbij aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd, duidelijk hoorbaar zijn. Zij moeten in de te beschermen ruimte duidelijk van alle andere akoestische en optische waarschuwingssignalen te onderscheiden zijn.</p> <p>d) De akoestische waarschuwingssignalen moeten, ook wanneer de verbindingdeuren gesloten zijn, onder de bedrijfsomstandigheden waarbij aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd in de ernaast gelegen ruimten duidelijk hoorbaar zijn.</p> <p>e) Indien het waarschuwingssysteem niet van een eigen controlesysteem terzake van kortsluiting, draadbreek en spanningsvermindering is voorzien, moet het functioneren ervan kunnen worden getest.</p> <p>f) Bij iedere ingang van een ruimte die met blusmiddel kan worden gevuld, moet duidelijk zichtbaar een bord zijn aangebracht met daarop in rode letters op witte ondergrond de volgende tekst:</p> <p>„Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung! Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen! Attention, installation d'extinction d'incendie! Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal) Let op, brandblusinstallatie! Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten! Warning, fire-fighting installation! Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)”.</p> <p>7. Drukhouders, armaturen en persleidingen</p> <p>a) Drukhouders, armaturen en persleidingen moeten voldoen aan de in één der lidstaten van de Gemeenschap geldende voorschriften.</p> <p>b) Drukhouders moeten volgens de indicaties van de fabrikant zijn geïnstalleerd.</p> <p>c) Drukhouders, armaturen en persleidingen mogen niet in verblijven geïnstalleerd zijn.</p> <p>d) De temperatuur in de kasten of ruimten waarin drukkouders zijn opgesteld mag niet meer bedragen dan 50 °C.</p> <p>e) Kastten of ruimten aan dek moeten vast aan het dek bevestigd zijn en voorzien zijn van ventilatieopeningen, die zo zijn aangebracht dat, in geval de drukkouders niet dicht zijn, geen ontsnappend gas in het binnenste van het schip kan doordringen. Directe verbindingen met andere ruimten zijn niet toegestaan.</p> <p>8. Hoeveelheid van het blusmiddel</p> <p>Indien de hoeveelheid blusmiddel bedoeld is voor het beschermen van meer dan één ruimte, behoeft de totale hoeveelheid van het beschikbare blusmiddel niet meer te zijn dan de hoeveelheid die nodig is voor de grootste te beschermen ruimte.</p> <p>9. Installatie, controle en documentatie</p> <p>a) De installatie mag slechts worden geïnstalleerd of omgebouwd door een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties. De documentatie (folders met gegevens van het product en met de veiligheidsgegevens) van de fabrikant van het blusmiddel en de fabrikant van de installatie moeten in acht worden genomen.</p> <p>b) De installatie moet:</p> <p>aa) voor ingebruikstelling;</p> <p>bb) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;</p> <p>cc) na verandering of reparatie;</p>		
---	--	--

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>dd) met regelmaat ten minste elke twee jaar, door een deskundige worden gekeurd.</p> <p>c) Bij de keuring moet de deskundige controleren of de installatie aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet.</p> <p>d) De keuring moet ten minste bestaan uit:</p> <p>aa) inspectie van de buitenkant van de installatie als geheel;</p> <p>bb) test van de pijpleidingen op hun dichtheid,</p> <p>cc) controle van de bedrijfszekerheid van de bedieningssystemen en de systemen voor het in werking stellen,</p> <p>dd) controle van de druk in de houders alsmede de inhoud daarvan,</p> <p>ee) controle van de dichtheid en van de afsluitinrichtingen van de te beschermen ruimte,</p> <p>ff) test van het brandmeldingssysteem, alsmede</p> <p>gg) test van het waarschuwingssysteem.</p> <p>e) Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.</p> <p>f) Het aantal aanwezige vast ingebouwde brandblusinstallaties moet in het communautair binnenvaartcertificaat worden aangetekend.</p> <p>10. Brandblusinstallaties met CO₂</p> <p>Brandblusinstallaties die met CO₂ als blusmiddel werken, moeten, behalve aan de eisen bedoeld in het eerste tot en met negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen:</p> <p>a) CO₂-houders moeten buiten de te beschermen ruimte in een van de overige ruimten gasdicht gescheiden ruimte of kast zijn ondergebracht. De deuren van de ruimten waar ze opgesteld zijn of van de kasten moeten naar buiten openen, afsluitbaar zijn en aan de buitenkant zijn voorzien van een teken „Waarschuwing voor algemeen gevaar” overeenkomstig schets 4 van aanhangsel I met een hoogte van ten minste 5 cm alsmede van het bijkomend opschrift „CO₂” in dezelfde kleur en met dezelfde hoogte.</p> <p>b) De benedendekse ruimten waar CO₂-houders zijn opgesteld mogen slechts van buitenaf toegankelijk zijn. Deze ruimten moeten over een eigen, van de andere ventilatiesystemen aan boord volledig gescheiden, voldoende kunstmatige ventilatie met afzuigkanalen beschikken.</p> <p>c) De vulgraad van met CO₂ gevulde houders zijn mag niet meer zijn dan 0,75 kg/l. Voor het volume van het uitgestroomde CO₂-gas moet worden uitgegaan van 0,56 m³/kg.</p> <p>d) De hoeveelheid CO₂-gas benodigd voor het beschermen van een ruimte moet ten minste 40 % van de bruto inhoud van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 120 seconden kunnen worden toegevoerd. Het moet controleerbaar zijn of het gas is toegevoerd.</p> <p>e) Het openen van de ventielen van de houders en het bedienen van het ventiel waardoor het gas uitstroomt moet door gescheiden handelingen geschieden.</p> <p>f) De redelijke tijd, bedoeld in het zesde lid, onder b, moet ten minste 20 seconden bedragen. De vertraging tot aan het vrijkomen van het CO₂-gas moet zijn gegarandeerd door een betrouwbare inrichting.</p> <p>11. Brandblusinstallaties met HFC-227ea</p> <p>Brandblusinstallaties die werken met HFC-227ea als blusmiddel moeten, behalve aan de eisen, bedoeld in het eerste tot en met negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen:</p> <p>a) Indien er sprake is van meerdere te beschermen ruimten met een verschillende bruto inhoud, moet iedere ruimte voorzien zijn van een eigen brandblusinstallatie.</p> <p>b) Iedere houder die HFC-227ea bevat en in de te beschermen ruimte is opgesteld moet voorzien zijn van een overdrukbeveiliging. Deze moet ervoor zorgen dat de inhoud van de houder zonder gevaar in de te beschermen ruimte stroomt, wanneer de houder aan de invloed van brand is blootgesteld en de brandblusinstallatie niet in werking is gesteld.</p> <p>c) Iedere houder moet zijn uitgerust met een inrichting waardoor de gasdruk kan worden gecontroleerd.</p> <p>d) De vulgraad van de houders mag niet meer zijn dan 1,15 kg/l. Voor het volume van het uitgestroomde HFC-227ea moet worden uitgegaan van 0,1374 m³/kg.</p> <p>e) De hoeveelheid HFC-227ea voor de te beschermen ruimte moet ten minste 8 % van het bruto volume van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 10 seconden toegevoerd zijn.</p> <p>f) De houders van HFC-227ea moeten voorzien zijn van een controlesysteem van de druk dat bij een ontoelaatbaar verlies van drijfgas een akoestisch en optisch alarmsignaal in het stuurhuis in werking stelt. Wanneer er geen sprake is van een stuurhuis moet het alarmsignaal buiten de te beschermen ruimte in werking worden gesteld.</p> <p>g) Na het uitstromen van het blusmiddel mag de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10,5 %.</p> <p>h) De brandblusinstallatie mag geen enkel onderdeel uit aluminium bevatten.</p> <p>12. Brandblusinstallaties met IG-541</p> <p>Brandblusinstallaties die werken met IG-541 als blusmiddel moeten, behalve aan de eisen, bedoeld in het eerste tot en met negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen:</p> <p>a) Indien er sprake is van meerdere te beschermen ruimten met een verschillende bruto inhoud, moet iedere ruimte voorzien zijn van een eigen brandblusinstallatie.</p> <p>b) Iedere houder die IG-541 bevat en in de te beschermen ruimte is opgesteld moet voorzien zijn van een overdrukbeveiliging. Deze moet ervoor zorgen dat de inhoud van de houder zonder gevaar in de te beschermen ruimte stroomt, wanneer de houder aan de invloed van brand is blootgesteld en de brandblusinstallatie niet in werking is gesteld.</p> <p>c) Iedere houder moet zijn uitgerust met een inrichting waarmee de gasdruk kan worden gecontroleerd.</p> <p>d) De druk waaronder de houders zijn gevuld mag bij + 15°C niet meer bedragen dan 200 bar.</p> <p>e) De hoeveelheid IG-541 voor de te beschermen ruimte moet ten minste 44 % en niet meer dan 50 % van het bruto volume van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 120 seconden toegevoerd zijn.</p> <p>13. Brandblusinstallaties voor de bescherming van objecten</p> <p>Voor bescherming van objecten in machinekamers, ketelruimen en pompkamers zijn vast geïnstalleerde brandblusinstallaties slechts toegestaan op grond van aanbevelingen van het comité.</p>		
<p>Artikel 10.05</p> <p>Reddingsboeien en zwemvesten</p> <p>1. Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien overeenkomstig de Europese norm EN 14 144:2002 aanwezig zijn. Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan.</p> <p>2. Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest, dat voldoet aan de Europese norm EN 395:1998, of EN 396:1998, onder handbereik bevinden. Voor kinderen zijn ook harde zwemvesten, die aan deze normen voldoen, toegelaten.</p> <p>3. Zwemvesten moeten zijn getest overeenkomstig de indicaties van de fabrikant.</p>	<p>alle schepen</p>	<p>ja, lid 2 opblaasbare vesten</p>

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
<p>HOOFDSTUK 13</p> <p>VERWARMINGS-, KOOK- EN KOELINSTALLATIES DIE WERKEN OP BRANDSTOFFEN</p>		

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>Artikel 13.01 Algemene eisen</p> <ol style="list-style-type: none"> Op verwarmings-, kook- en koelinstallaties die werken op vloeibaar gas zijn de voorschriften van hoofdstuk 14 van toepassing. Verwarmings-, kook- en koelinstallaties met toebehoren moeten zo zijn uitgevoerd en opgesteld dat zij ook bij oververhitting geen gevaar opleveren; ze moeten zijn beveiligd tegen onopzettelijk kantelen of verschuiven. De in het tweede lid genoemde installaties mogen niet worden opgesteld in ruimten waar stoffen met een vlampunt onder 55 °C worden opgeslagen of gebruikt. Afvoerleidingen van de installaties mogen niet door deze ruimten lopen. De voor de verbranding noodzakelijke luchttoevoer moet zijn verzekerd. Verwarmingsapparaten moeten vast verbonden zijn met schoorstenen. Deze schoorstenen moeten in goede staat zijn en zijn voorzien van geschikte kappen of tegen wind beschermd zijn. Zij moeten zodanig zijn aangelegd dat zij gereinigd kunnen worden. 	<p>indien verwarmings-, kook- of koelinstallaties aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 13.02 Gebruik van vloeibare brandstoffen, petroleumtoestellen</p> <ol style="list-style-type: none"> Wanneer verwarmings-, kook- en koelinstallaties op vloeibare brandstoffen werken, mogen alleen brandstoffen met een vlampunt boven 55 °C worden gebruikt. In afwijking van het eerste lid kunnen kooktoestellen en van pitbranders voorziene verwarmings- en koeltoestellen die op handelspetroleum werken worden toegestaan in verblijven en stuurhuizen, mits de inhoud van hun reservoir niet meer bedraagt dan 12 l. Met pitbranders uitgeruste installaties moeten: <ol style="list-style-type: none"> een metalen brandstoftank met een afsluitbare vulopening hebben, die geen zacht gesoldeerde naden heeft onder de hoogste vulstand en die zo is gebouwd en aangebracht dat hij niet onopzettelijk kan opengaan of leeglopen; zonder behulp van een andere brandbare vloeistof kunnen worden ontstoken, en zo zijn opgesteld dat de verbrandingsgassen veilig worden afgevoerd. 	<p>indien vloeibare brandstoffen of petroleumtoestellen aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 13.03 Oliekachels met verdampingsbranders en oliestookinstallaties met verstuivingsbranders</p> <ol style="list-style-type: none"> Oliekachels met verdampingsbranders en oliestookinstallaties met verstuivingsbranders moeten volgens de algemeen erkende regels van de techniek zijn gebouwd. Indien een oliekachel met een verdampingsbrander of een oliestookinstallatie met een verstuivingsbrander in een machinekamer is opgesteld, moet de luchttoevoer voor het verwarmingsapparaat en de motoren zodanig zijn dat het verwarmingsapparaat en de motoren onafhankelijk van elkaar, probleemloos en veilig kunnen functioneren. Indien nodig moeten afzonderlijke luchttoevoerkokers aanwezig zijn. De opstelling van het apparaat moet zodanig zijn dat een eventueel uit de verbrandingsruimte terugslaaende vlam niet met andere delen van de machinekamerinstallatie in aanraking kan komen. 	<p>indien oliekachels aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 13.04 Oliekachels met verdampingsbranders</p> <ol style="list-style-type: none"> Oliekachels met verdampingsbranders moeten zonder behulp van andere brandbare vloeistoffen kunnen worden aangestoken. Zij moeten zijn aangebracht boven een metalen lekbak van zodanige omvang dat alle kachelonderdelen waarin olie aanwezig kan zijn zich boven deze bak bevinden. De inhoud van de lekbak mag niet minder dan 2 l en de randhoogte niet minder dan 20 mm bedragen. Voor oliekachels met verdampingsbranders die in de machinekamer zijn opgesteld moet de randhoogte van de in het eerste lid bedoelde lekbak ten minste 200 mm bedragen. De onderkant van de brander moet boven de bovenrand van de lekbak liggen. Bovendien moet de bovenrand van de lekbak ten minste 100 mm boven de vloerplaat uitsteken. Oliekachels met verdampingsbranders moeten van een geschikte brandstofregelaar zijn voorzien, die bij elke ingestelde stand een praktisch gelijkblijvende olietoevoer naar de brander waarborgt en bij eventueel uitdoven van de vlam de brandstoftoevoer afsluit. De brandstofregelaar is als geschikt te beschouwen als deze ook bij trillingen en bij slagzij tot 12° probleemloos functioneert en, behalve van een vlotter voor de regulering van het niveau, is voorzien van: <ol style="list-style-type: none"> een tweede vlotter, die bij het overschrijden van het toelaatbare olieniveau de toevoer van brandstof veilig en betrouwbaar afsluit, of een overloopleiding, mits de olie-opvangbak ten minste de inhoud van de verbruikstank kan bevatten. Indien de brandstoftank gescheiden is van de oliekachel met verdampingsbrander, <ol style="list-style-type: none"> mag deze tank niet hoger zijn geplaatst dan volgens de gebruiksaanwijzing van de fabrikant is toegestaan; moet de tank zodanig zijn geplaatst dat deze tegen ontoelaatbare verwarming is beschermd; moet de brandstoftoevoer vanaf het dek kunnen worden onderbroken. De schoorstenen van oliekachels met natuurlijke trek moeten zijn voorzien van een inrichting die terugslag van de trek verhindert. 	<p>indien oliekachels aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 13.05 Oliestookinstallaties met verstuivingsbranders</p> <p>Oliestookinstallaties met verstuivingsbranders moeten met name aan de volgende eisen voldoen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Vóór het begin van de olietoevoer moet voldoende ventilatie van de verbrandingsruimte zijn gewaarborgd; De brandstoftoevoer moet door een thermostatische regelaar worden geregeld; De ontsteking moet elektrisch of met een waakvlam geschieden; Er moet een inrichting aanwezig zijn die bij het uitdoven van de vlam de brandstoftoevoer automatisch afsluit; De hoofdschakelaar moet zijn aangebracht op een gemakkelijk toegankelijke plaats buiten de ruimte waar de installatie staat opgesteld. 	<p>indien oliestookinstallaties aanwezig zijn</p>	
<p>Artikel 13.06 Luchtverhitters</p> <p>Luchtverhitters waarbij de verwarmingslucht onder druk rondom een verbrandingskamer naar een verdeelsysteem of een ruimte wordt geleid moeten aan de volgende eisen voldoen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Indien de brandstof onder druk wordt verstoven, moet de toevoer van de verbrandingslucht door middel van een ventilator geschieden; Voordat de brander kan worden ontstoken, moet de verbrandingskamer goed geventileerd zijn. Dit kan ook gebeuren door het nalopen van de verbrandingsluchtventilator; De brandstoftoevoer moet automatisch worden gesloten, wanneer het vuur uitdooft; geen voldoende toevoer van verbrandingslucht aanwezig is; de verhitte lucht een eerder ingestelde temperatuur overschrijdt, of de stroomvoorziening van de veiligheidsinrichtingen uitvalt. In deze gevallen mag de brandstoftoevoer na te zijn gesloten niet weer automatisch starten; De ventilatoren voor verbrandingslucht en verwarmingslucht moeten kunnen worden uitgeschakeld buiten de ruimte waarin het verwarmingsapparaat is opgesteld; Indien de verwarmingslucht van buitenaf wordt aangezogen, moeten de aanzuigopeningen zo hoog mogelijk boven het dek liggen. De uitvoering daarvan moet spatwater- en regendicht zijn; De leidingen voor de verwarmingslucht moeten van metaal zijn vervaardigd; De uitgangsoopeningen voor de verwarmingslucht mogen niet volledig gesloten kunnen worden; De bij lekkage vrijkomende brandstof mag zich niet tot in de leidingen voor de verwarmingslucht kunnen verspreiden; 	<p>indien luchtverhitters aanwezig zijn</p>	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>i) Luchtverhitters mogen hun verwarmingslucht niet uit een machinekamer kunnen aanzuigen.</p> <p>Artikel 13.07 Verwarming met vaste brandstoffen</p> <p>1. Verwarmingsapparaten die op vaste brandstoffen werken moeten zodanig op een metalen plaat met een opstaande rand staan dat gloeiende brandstoffen of hete as niet buiten deze plaat kunnen geraken. Dit is niet vereist in ruimten die zijn gebouwd van onbrandbaar materiaal en die uitsluitend zijn bestemd voor het onderbrengen van een verwarmingsketel.</p> <p>2. De met vaste brandstoffen verwarmde ketels moeten zijn voorzien van thermostatische regelaars, die de voor de verbranding noodzakelijke luchttoevoer regelen.</p> <p>3. In de nabijheid van ieder verwarmingsapparaat moeten middelen aanwezig zijn waarmee de as gemakkelijk kan worden afgekoeld.</p>	<p>indien verwarming met vaste brandstoffen (hout, kolen, e.d.) aanwezig is</p>	
---	---	--

Artikel	Alle schepen of alleen indien het aanwezig is aan boord	Overgangsregeling (staat in hoofdstuk 24 genoemd)
<p>HOOFDSTUK 14 VLOEIBAARGASINSTALLATIES VOOR HUISHOUELIJK GEBRUIK</p>		
<p>Artikel 14.01 Algemene bepalingen</p> <p>1. Vloeibaargasinstallaties bestaan in hoofdzaak uit een flessenkast met één of meer gasflessen, één of meer drukregelaars, een distributienet en gebruiksapparaten. Reserveflessen en lege flessen die zich niet in de flessenkast bevinden zijn geen delen van een vloeibaargasinstallatie. Artikel 14.05 is hierop van toepassing.</p> <p>2. De installaties mogen slechts op handelspropan werken.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.02 Installaties</p> <p>1. Vloeibaargasinstallaties moeten in al hun onderdelen geschikt zijn voor het gebruik van propan en deugdelijk zijn uitgevoerd en opgesteld.</p> <p>2. Vloeibaargasinstallaties mogen slechts worden gebruikt voor huishoudelijke doeleinden in de verblijven en in het stuurhuis, alsmede voor overeenkomstige doeleinden op passagiersschepen.</p> <p>3. Er kunnen zich aan boord verschillende afzonderlijke vloeibaargasinstallaties bevinden. Eén en dezelfde installatie mag niet worden gebruikt voor verblijven die door een ruim of een vaste tank zijn gescheiden.</p> <p>4. In de machinekamer mag zich geen onderdeel van de vloeibaargasinstallatie bevinden.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.03 Flessen</p> <p>1. Toegestaan zijn uitsluitend flessen waarvan de toegelaten vulmassa ligt tussen 5 en 35 kg. Voor passagiersschepen kan de commissie van deskundigen flessen met een hoger vulgewicht toestaan.</p> <p>2. Zij moeten zijn voorzien van het officiële stempel ten bewijze van de keuring op basis van de voorgeschreven beproevingen.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.04 Opstelling en inrichting van de flessenkast</p> <p>1. Aangesloten flessen moeten aan dek zijn opgesteld in een al dan niet ingebouwde flessenkast buiten de verblijven en wel zodanig dat het zich verplaatsen aan boord niet wordt gehinderd. De flessenkast mag echter niet op het voor- of achterschip tegen de verschansing zijn opgesteld. De flessenkast mag alleen dan in de bovenbouw zijn ingebouwd, wanneer zij gasdicht is ten opzichte daarvan en wanneer zij slechts naar de buitenzijde kan worden geopend. Zij moet zo zijn ingericht dat de distributieleidingen naar de plaatsen van verbruik zo kort mogelijk zijn. Er mogen slechts zo veel flessen voor gelijktijdige afname zijn aangesloten als de verbruiksinstallatie vereist. In geval van meer dan één fles moet in elk geval gebruik worden gemaakt van een omschakel- of afsluitinrichting. Per flessenkast mogen ten hoogste vier flessen worden aangesloten. Met inbegrip van de reserveflessen mogen zich per flessenkast niet meer dan zes flessen aan boord bevinden. Op passagiersschepen met keukens of kantines voor de passagiers mogen ten hoogste zes flessen worden aangesloten. Met inbegrip van de reserveflessen mogen zich per flessenkast niet meer dan negen flessen aan boord bevinden. De drukregelaar, of in geval van een drukregeling in twee trappen, de eerste drukregelaar, moet zich in dezelfde kast bevinden als de flessen en vast zijn ingebouwd.</p> <p>2. Aangesloten flessen moeten zodanig zijn geplaatst dat in geval van lekkage ontsnappend gas uit de flessenkast in de openlucht kan afvloeien, zonder dat daarbij enig gevaar bestaat dat gas doordringt in het inwendige van het schip of in aanraking kan komen met een ontstekingsbron.</p> <p>3. Flessenkasten moeten zijn vervaardigd van moeilijk ontvlambaar materiaal en door aan de beneden- en bovenzijde aangebrachte openingen voldoende worden geventileerd. De flessen moeten staande zijn opgesteld en niet kunnen omvallen.</p> <p>4. De flessenkast moet zodanig zijn ingericht en opgesteld dat de temperatuur van de flessen niet boven 50 °C kan stijgen.</p> <p>5. Aan de buitenzijde van de flessenkast moet het opschrift „vloeibaar gas” en een teken „vuur, open licht en roken verboden” met een diameter van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 2 van aanhangsel I, zijn aangebracht.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.05 Reserveflessen en lege flessen</p> <p>Reserveflessen en lege flessen die zich niet in de flessenkast bevinden moeten buiten de verblijven en het stuurhuis in een overeenkomstig artikel 14.04 uitgevoerde kast zijn opgeslagen.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.06 Drukregelaars</p> <p>1. De gebruiksapparaten mogen slechts op de flessen worden aangesloten door middel van een distributienet dat is voorzien van één of meer drukregelaars, die de gasdruk verlagen tot de gebruiksdruk. Deze drukvermindering kan in één of twee trappen worden bewerkstelligd. Alle drukregelaars moeten op een bepaalde druk overeenkomstig artikel 14.07 zijn afgesteld.</p> <p>2. De laatste drukregelaar moet zijn voorzien van, dan wel worden gevolgd door, een inrichting waardoor het distributienet automatisch is beveiligd tegen overdruk, wanneer de drukregelaar onvoldoende zou functioneren. Gewaarborgd moet zijn dat in geval van een lek uit deze veiligheidsvoorziening ontsnappend gas in de openlucht wordt afgevoerd en niet in het inwendige van het schip kan doordringen of in aanraking kan komen met een ontstekingsbron; zo nodig moet daartoe een afzonderlijke leiding worden aangelegd.</p> <p>3. Veiligheidsventielen en afblaasleidingen moeten tegen het binnendringen van water zijn beschermd.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.07 Druk</p> <p>1. Bij een drukregeling in twee trappen mag de waarde van de middeldruk niet meer bedragen dan 2,5 bar boven de heersende atmosferische druk.</p> <p>2. De einddruk van het gas bij het verlaten van de laatste drukregelaar mag niet meer bedragen dan 0,05 bar boven de heersende atmosferische druk, waarbij een speling van 10 % is toegestaan.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
<p>Artikel 14.08 Pijpleidingen en flexibele leidingen</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>1. Leidingen moeten uit vast aangelegde stalen of koperen pijpen bestaan. Aansluitleidingen aan de flessen moeten evenwel bestaan uit voor propaan geschikte hoge-drukslangen of spiraalvormige pijpen. Gebruiksapparaten die niet vast zijn ingebouwd mogen echter zijn aangesloten door middel van geschikte slangen met een lengte van ten hoogste 1 m.</p> <p>2. Leidingen moeten bestand zijn tegen alle aan boord bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden, met name wat corrosie en sterkte betreft, en door hun eigenschappen en opstelling voldoende gastoevoer naar de gebruiksapparaten met betrekking tot hoeveelheid en druk verzekeren.</p> <p>3. Pijpleidingen moeten zo weinig mogelijk koppelingen bevatten. De pijpen en koppelingen moeten gasdicht zijn en bij alle trillingen en uitzettingen waaraan zij kunnen worden blootgesteld gasdicht blijven.</p> <p>4. Pijpleidingen moet goed toegankelijk, behoorlijk bevestigd en overal op die plaatsen beschermd zijn, waar gevaar van stoten of wrijvingen bestaat, vooral bij de doorvoeringen door stalen schotten of metalen wanden. Stalen pijpen moeten over hun gehele uitwendige oppervlakte corrosiebestendig zijn gemaakt.</p> <p>5. Flexibele leidingen en de koppelingen daarvan moeten bestand zijn tegen alle aan boord bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden. Zij moeten bovendien zo zijn aangelegd dat zij niet onder spanning staan, niet ontoelaatbaar worden verwarmd en over hun gehele lengte kunnen worden gecontroleerd.</p>		
<p>Artikel 14.09 Distributienet</p> <p>1. Het gehele distributienet moet door een steeds gemakkelijk en snel te bereiken hoofdkraan kunnen worden afgesloten.</p> <p>2. Ieder gebruiksapparaat moet aan een aftakking zijn geplaatst die door middel van een afzonderlijke kraan kan worden afgesloten.</p> <p>3. Kranen moeten beschermd tegen weersinvloeden en stoten zijn aangebracht.</p> <p>4. Achter elke drukregelaar moet een testansluiting zijn aangebracht. Door middel van een kraan moet zijn gewaarborgd dat de drukregelaar bij een test niet aan de testdruk wordt blootgesteld.</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	
<p>Artikel 14.10 Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan</p> <p>1. Er mogen slechts gebruiksapparaten worden geïnstalleerd die in één van de lidstaten van de Gemeenschap voor propaan zijn toegelaten. Zij moeten van inrichtingen zijn voorzien waardoor het uitstromen van gas bij het uitgaan van zowel de branders als de waakvlam geheel wordt verhinderd.</p> <p>2. Elk gebruiksapparaat moet zodanig zijn opgesteld en aangesloten dat het niet kan omvallen of onopzettelijk verschuiven en dat onopzettelijk losraken van de aansluitleidingen niet mogelijk is.</p> <p>3. Verwarmingstoestellen, geisers en koelkasten moeten zijn voorzien van een leiding waardoor verbrandingsgassen in de openlucht worden afgevoerd.</p> <p>4. Gebruiksapparaten mogen slechts in het stuurhuis zijn opgesteld, wanneer deze zo is gebouwd dat eventueel ontsnappend gas niet vanuit het stuurhuis in de lager gelegen gedeelten van het schip, met name via doorvoeringen van de afstandbedieningen in de machinekamer, kan doordringen.</p> <p>5. Gebruiksapparaten mogen in slaapruiden slechts worden opgesteld, wanneer de verbranding onafhankelijk van de in deze ruimte aanwezige lucht plaatsvindt.</p> <p>6. Gebruiksapparaten waarvan de verbranding afhankelijk van de in de ruimte aanwezige lucht plaatsvindt moeten in een ruimte van voldoende afmeting zijn opgesteld.</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	
<p>Artikel 14.11 Ventilatie en afvoer van de verbrandingsgassen</p> <p>1. De ventilatie in de ruimten waarin gebruiksapparaten zijn opgesteld waarvan de verbranding afhankelijk van de in de ruimte aanwezige lucht plaatsvindt, moet zijn verzekerd door ventilatieopeningen van voldoende afmetingen, elk echter met een vrije doorsnede van ten minste 150 cm².</p> <p>2. Ventilatieopeningen mogen geen afsluitinrichtingen hebben en niet in verbinding staan met nachtverblijven.</p> <p>3. Afvoerkanalen moeten zo zijn uitgevoerd dat de verbrandingsgassen afdoende worden afgevoerd. Zij moeten bedrijfszeker en onbrandbaar zijn. Ventilatoren voor de luchtverversing van verblijven mogen de afvoer niet nadelig beïnvloeden.</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	
<p>Artikel 14.12 Gebruiks- en veiligheidsinstructies</p> <p>Op een geschikte plaats aan boord moet een gebruiksaanwijzing zijn aangebracht; hierop moeten ten minste de volgende opschriften voorkomen:</p> <p>„De afsluitkranen van de flessen die niet op het distributienet zijn aangesloten, moeten zijn gesloten, zelfs wanneer de flessen geacht worden leeg te zijn.”</p> <p>„De slangen moeten worden vervangen, zodra hun toestand dit noodzakelijk maakt.”</p> <p>„Alle gebruiksapparaten moeten zijn aangesloten, tenzij de bijbehorende toevoerleidingen zijn gesloten.”</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	
<p>Artikel 14.13 Keuring</p> <p>Vóór de ingebruikneming van een vloeibaargasinstallatie, na iedere verandering of reparatie en bij iedere vernieuwing van de in artikel 14.15 bedoelde aantekening moet de gehele installatie worden gekeurd door een deskundige die als zodanig door de commissie van deskundigen is erkend. Deze deskundige moet bij de keuring nagaan of de installatie in overeenstemming is met dit hoofdstuk. Hij moet aan de commissie van deskundigen een verslag van de keuring uitbrengen.</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	
<p>Artikel 14.14 Beproevingen</p> <p>Het beproeven van de installatie moet onder de volgende voorwaarden geschieden:</p> <p>1. Pijpleidingen voor de middeldruk tussen de in artikel 14.09, vierde lid, bedoelde kraan van de eerste drukregelaar en de kranen voor de laatste drukregelaars:</p> <p>a) een sterktebeproeving uitgevoerd met lucht, met een inert gas of met een vloeistof, onder een druk van 20 bar boven de heersende atmosferische druk;</p> <p>b) beproeving van de luchtdichtheid, uitgevoerd met lucht of met een inert gas, onder een druk van 3,5 bar boven de heersende atmosferische druk.</p> <p>2. Pijpleidingen onder de bedrijfsdruk tussen de in artikel 14.09, vierde lid, bedoelde kraan van de enige drukregelaar of de drukregelaar van de laatste trap en de kranen voor de gebruiksapparaten: beproeving van de luchtdichtheid, uitgevoerd met lucht of met een inert gas, onder een druk van 1 bar boven de heersende atmosferische druk.</p> <p>3. Leidingen tussen de in artikel 14.09, vierde lid, bedoelde kraan van de enige drukregelaar of van de drukregelaar van de laatste trap en de bedieningsarmaturen van de gebruiksapparaten: beproeving van de luchtdichtheid onder een druk van 0,15 bar boven de heersende atmosferische druk.</p> <p>4. Bij de beproevingen, bedoeld in het eerste lid, onder b), en het tweede en het derde lid, worden de leidingen als dicht beschouwd, wanneer de testdruk na een voor aanpassing aan de temperatuur voldoende wachttijd en een aansluitende beproevingsduur van 10 minuten niet daalt.</p> <p>5. De aansluitingen aan de flessen, de verbindingstukken en de armaturen die onder flessendruk staan, alsmede de aansluiting van de regelaar aan de gebruiksleiding: Beproeving onder bedrijfsdruk van de luchtdichtheid met een schuimvormend middel.</p> <p>6. Gebruiksapparaten moeten bij de nominale belasting in gebruik worden genomen en worden gecontroleerd op goed branden bij verschillende instellingen van de regelknop. De ontstekingsbeveiligingen moeten op hun goede werking worden gecontroleerd.</p> <p>7. Na de in het zesde lid bedoelde controle moet voor ieder gebruiksapparaat dat aan een afvoergassenleiding is aangesloten, na vijf minuten functioneren bij nominale belasting met gesloten ramen en deuren en in werking zijnde ventilatieinrichtingen, worden gecontroleerd of verbrandingsgassen naar buiten uit treden. Wanneer het ontsnappen van verbrandingsgassen niet van voorbijgaande aard is, moet onmiddellijk de oorzaak worden opgespoord. Het apparaat mag niet voor gebruik worden vrijgegeven, voordat alle gebreken zijn hersteld.</p>	indien vloeibaar gas aanwezig is	

Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009

<p>Artikel 14.15 Attest</p> <ol style="list-style-type: none">1. Voor elke vloeibaargasinstallatie die in overeenstemming is met dit hoofdstuk moet een aantekening worden geplaatst in het communautair binnenvaartcertificaat.2. Deze aantekening wordt door de commissie van deskundigen geplaatst na de in artikel 14.13 bedoelde keuring.3. De geldigheidsduur van de aantekening bedraagt ten hoogste drie jaar. Vóór iedere vernieuwing dient een nieuwe keuring overeenkomstig artikel 14.13 plaats te vinden. <p>Bij wijze van uitzondering kan de commissie van deskundigen op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger de geldigheidsduur van de aantekening met ten hoogste drie maanden verlengen, zonder dat eerst een keuring overeenkomstig artikel 14.13 heeft plaatsgehad. Deze verlenging wordt in het communautair binnenvaartcertificaat aangetekend.</p>	<p>indien vloeibaar gas aanwezig is</p>	
---	---	--