

## Bijlage III; Passagiersschepen

---

### Hoofdstuk 01; Algemeen

---

#### Art. 1.01; Definities

1. In deze bijlage wordt verstaan onder:

lengte Lwl: de lengte, gemeten op het vlak van de grootste inzinking.

2. In deze bijlage wordt voorts verstaan onder:

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

---

#### Art. 1.02; Toepassing van de regelen

1. Passagiersschepen die worden gebruikt op de in Nederland gelegen binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 moeten voldoen aan de desbetreffende regelen van deze bijlage.

2. Voorts moeten deze schepen voldoen aan de desbetreffende regelen van [bijlage II](#), met inachtneming van de uitzonderingen genoemd in het derde en vierde lid.

3. De volgende regelen van [bijlage II](#) zijn niet van toepassing op passagiersschepen; [artikel 2.02, achtste lid](#), betreffende uitzondering lenzen van achterpiek; [artikel 4.02, veiligheidsafstand](#); [artikel 4.03, vrijboord](#); [artikel 5.06, achtste lid](#), betreffende uitzondering lenzen van achterpiek; [artikel 6.17, derde lid](#), betreffende plaats noodkrachtbron; [artikel 7.01, eerste en tweede lid](#), ankergeroi, met inachtneming van de regelen van [artikel 10.10](#) van deze bijlage; [artikel 12.02.2](#), veiligheidsafstand; [artikel 12.02.3](#), vrijboord.

4. De volgende regelen van [bijlage II](#) zijn niet van toepassing op verblijven voor passagiers; [artikel 11.02, eerste, vierde, vijfde en zesde lid](#);

[artikel 11.03](#);  
[artikel 11.06, tweede lid](#);  
[artikel 11.07, eerste lid](#);  
[artikel 11.09](#);  
[artikel 11.11, eerste lid](#).

---

#### **Art. 1.03; Algemene regelen**

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

### **Hoofdstuk 02; Waterdichte indeling van het schip**

---

#### **Art. 2.01; Algemene regel**

Voor schepen met een lengte  $L_{wl}$  van 25 m of meer moet [het drijfvermogen in geval van lek worden](#) voor alle voorziene beladingstoestanden worden aangetoond overeenkomstig [artikel 2.02](#).

---

#### **Art. 2.02; Regelen betreffende de waterdichte indeling**

##### Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Het schip moet aan de eencompartiments-standaard voldoen. Hieronder wordt verstaan dat de plaatsing van de waterdichte schotten zodanig moet zijn, dat het schip na het vollopen van iedere willekeurige waterdichte afdeling niet inzinkt tot boven de indompelingsgrenslijn en dat aan de regelen van [artikel 4.06](#) wordt voldaan. Bij de lekberekening moet rekening worden gehouden met de aard van de bouw, zoals asymmetrische ruimten.
2. Als indompelingsgrenslijn wordt aangenomen een lijn op de zijde van het schip, die ligt op tenminste 10 cm onder het schottendek, respectievelijk onder het laagste niet waterdichte punt van het scheepsboord.  
Waterdichte vensters mogen onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, wanneer zij niet geopend kunnen worden en voldoende sterk zijn.  
Wanneer een doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de regelen van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de scheepshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn.

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

- voor passagiers- en bemanningsverblijven: 95%
- voor machinekamers en ketelruimen: 85%
- voor laad-, bagage- en voorraadruimen: 75%
- voor dubbele bodems, oliebunkers en andere tanks, al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het afgeladen schip als vol of ledig moeten worden aangenomen: 0 of 95%

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

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

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

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

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

---

## Hoofdstuk 03; Regelen betreffende de schotten

---

### Art. 3.01; Algemene regelen

#### Algemene regelen

1. Behalve de in [artikel 2.02](#), derde lid, van bijlage II voorgeschreven schotten, moeten de dwarschotten aanwezig zijn die op grond van de lekberekening volgens hoofdstuk 2 noodzakelijk zijn.

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

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

---

## **Art. 3.02; Openingen en deuren in schotten**

### Openingen en deuren in schotten

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

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

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

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

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

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

---

## **Art. 3.03; Doorvoeringen van pijpleidingen**

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

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

schottendek kunnen worden bediend.

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

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

---

#### **Art. 3.04; Sprongen en nissen in schotten**

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

---

#### **Art. 3.05; Aantekening in het certificaat**

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

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

---

## **Hoofdstuk 04; Stabiliteit**

---

#### **Art. 4.01; Algemene regelen**

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

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

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van alle zich aan boord bevindende personen, als bedoeld in artikel 4.02,
- b. een winddruk als bedoeld in artikel 4.03 en

- c. middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven, als bedoeld in artikel 4.04 niet meer dan  $12^\circ$  bedraagt.

De alleen door de dwarsscheepse verplaatsing van personen veroorzaakte slagzij mag daarbij niet meer dan  $10^\circ$  bedragen.

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

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

Het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen moet zodanig op het voor passagiers bestemde gedeelte van het dek naar de zijde van het schip worden verplaatst, dat aldaar een dichtheid van  $3\frac{3}{4}$  personen per  $m^2$ , overeenkomende met 285 kg per  $m^2$ , wordt verkregen.

Bij deze proef mag de slagzij na het verplaatsen niet meer dan  $7^\circ$  bedragen. Het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand mogen niet kleiner zijn dan respectievelijk  $0,05 B_{wl} + 0,20$  m en  $0,05 B_{wl} + 0,10$  m.

---

#### **Art. 4.02; Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen**

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

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

In deze formule betekent:

b: de grootste nuttige breedte van het desbetreffende dek, gemeten op een hoogte van 0,5 m;  
G: het totale gewicht van het op dat dek toegestane aantal personen.

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

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

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

**5.** Het zwaartepunt van een persoon wordt aangenomen op 1 m boven het laagste punt van het

desbetreffende dek. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met zeeg en dekrondte. Voor het gewicht van een persoon moet worden gerekend met 75 kg.

---

#### **Art. 4.03; Kenterend moment ten gevolge van winddruk**

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

$$M_w = p_w \cdot F(h_w + (T/2))$$

In deze formule betekent;

$p_w$ : specifieke winddruk  
voor zone 2: 20 kg/m<sup>2</sup>,  
voor zone 3: 10 kg/m<sup>2</sup>,  
voor zone 4: 10 kg/m<sup>2</sup>;

GOEDGEKEURD  
Door Theo op 8:03 pm, 9/11/12

F: het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m<sup>2</sup>;  
 $h_w$ : de afstand van het zwaartepunt van het zijdelings oppervlak F boven het vlak van de grootste inzinking in m;  
T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

---

#### **Art. 4.04; Kenterend moment ten gevolge van roer geven**

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

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

In deze formule betekent:

D: waterverplaatsing van het geladen schip in tonnen;  
 $L_{wl}$ : de lengte volgens [artikel 1.01](#), eerste lid;  
GK: de afstand van het gewichtszwaartepunt van het geladen schip tot de bovenkant van de kiel in m;  
T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

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

---

#### **Art. 4.05; Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand**

1. Bij de ligging van het schip, veroorzaakt door de in artikel 4.01, tweede lid, onder a, b en c genoemde kenterende momenten, moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand aanwezig zijn volgens de regelen van het tweede en derde lid.

2. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid waterdicht en voldoende sterk zijn en de andere openingen in de huid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, moet het resterende vrijboord tenminste 0,20 m bedragen.

3. Bij schepen waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid geopend kunnen worden of waarbij andere onbeveiligde openingen in de huid aanwezig zijn, moet de resterende veiligheidsafstand tot die openingen tenminste 0,10 m bedragen. In dit geval geldt bovendien de regel dat het resterend vrijboord tenminste 0,20 m moet bedragen.

---

#### **Art. 4.06; Stabiliteit in lekke toestand**

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

$M_a$  wordt berekend met de formule:

$$M_a = MG_{\text{rest}} \cdot \sin \varphi \cdot V$$

In deze formule betekent:

$MG_{\text{rest}}$ : de gereduceerde metacenterhoogte in lekke toestand in m;

$\varphi$ : de hoek waarbij de eerste opening van de niet vervulde afdelingen water maakt of indien deze kleiner is de hoek waarbij het schottendek te water komt;

$V$ : de waterverplaatsing in tonnen.

$M_k$  wordt berekend met de formule;

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

waarbij  $M_p$  overeenkomstig artikel 4.02 wordt berekend.

---

## **Hoofdstuk 05; Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken**

---

#### **Art. 5.01; Vrijboord**

Het vrijboord moet tenminste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking die door de volgens [artikel 4.01](#), tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
- b. het resterend vrijboord volgens [artikel 4.05](#).

Het vrijboord moet voor schepen in de zones 3 of 4 evenwel tenminste 0,30 m bedragen. Voor schepen in zone 2 moet het vrijboord tenminste 0,40 m bedragen.

---



### **Art. 5.02; Veiligheidsafstand**

1. De veiligheidsafstand moet tenminste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking die door de volgens [artikel 4.01](#), tweede lid, berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
- b. de resterende veiligheidsafstand volgens [artikel 4.05](#).

2. De veiligheidsafstand mag evenwel niet minder bedragen dan:

- a. voor schepen die geen schottendek hebben, tot het laagste punt van de bovenkant van het scheepsboord
  - in zone 2 : 0,80 m,
  - in zone 3 : 0,50 m,
  - in zone 4 : 0,40 m;
- b. tot niet waterdicht afsluitbare openingen
  - in zone 2 : 0,60 m,
  - in zone 3 : 0,30 m,
  - in zone 4 : 0,30 m;
- c. tot de onderzijde van poorten en ramen, die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend
  - in zone 2 : 0,30 m,
  - in zone 3 : 0,25 m,
  - in zone 4 : 0,20 m.

---

### **Art. 5.03; Vlak van de grootste inzinking**

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

---

### **Art. 5.04; Inzinkingsmerken**

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

---

## **Hoofdstuk 06; Ten hoogste toegestane aantal passagiers**

---

### **Art. 6.01; Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers**

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat aan de regelen van de hoofdstukken 2 en 4 alsmede van de artikelen [5.01](#) en [5.02](#) wordt voldaan. Bovendien wordt dit aantal afhankelijk van het beschikbare vrije dekoppervlak overeenkomstig de regelen van het tweede, derde en vierde lid nader vastgesteld.

2. Voor de berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt de som genomen van de vrije gedeelten van de dekoppervlakken die normaal voor passagiers zijn bestemd. Daarbij worden niet meegerekend de slaapvertrekken en toiletten, alsmede de ruimten die blijvend of tijdelijk voor de bedrijfsvoering van het schip dienen, ook al zijn ze voor passagiers toegankelijk. Voorts worden de ruimten onder het hoofddek niet meegerekend. In het hoofddek verzonken ruimten met grote vensters bovendecks mogen echter wel in aanmerking worden genomen.

3. Van de som van de volgens het tweede lid berekende oppervlakken moeten worden afgetrokken:

- a. de oppervlakken van gangen, trappen en andere verbindingswegen;
- b. de oppervlakken onder trappen;
- c. de oppervlakken die blijvend door uitrustingsstukken en meubilair worden ingenomen en
- d. de oppervlakken onder bijboten, reddingboten, reddingvloten en dergelijke, ook wanneer deze zo hoog zijn geplaatst, dat de passagiers zich daaronder kunnen ophouden.

4. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt berekend door het aantal vierkante meters van het volgens het tweede en derde lid bepaalde vrije dekoppervlak te vermenigvuldigen met de factor 2,5. Bij schepen met een lengte  $l_{wl}$  kleiner dan 25 m mag deze factor op 2,8 worden gesteld.

---

### **Art. 6.02; Aanduiding op het schip**

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

---

## **Hoofdstuk 07; Bijzondere voorzieningen voor passagiers**

---

### **Art. 7.01; Beveiliging tegen vallen**

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

2. Loopplanken moeten tenminste 0,60 m breed zijn. Zij moeten aan beide zijden van een reling zijn voorzien.

---

### **Art. 7.02; Toegangen, uitgangen en verbindingswegen**

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

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

Voor ruimten en groepen van ruimten, die voor meer dan 80 passagiers zijn bestemd, moet de totale breedte van alle uitgangen die voor passagiers dienen en door hen in geval van nood worden gebruikt, tenminste 0,01 m per passagier bedragen.

2. Ruimten en groepen van ruimten, die voor 30 of meer passagiers zijn bestemd of ingericht of voor 12 of meer passagiers slaapgelegenheid bieden, moeten tenminste twee uitgangen hebben. Deze uitgangen moeten doeltreffend zijn aangebracht en ongeveer even breed zijn. Indien passagiersruimten onder het hoofddek zijn gelegen, moeten deze tenminste één uitgang hebben die direct hetzij naar het hoofddek hetzij naar buiten voert; dit geldt niet voor de afzonderlijke hutten.

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

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

---

### **Art. 7.03; Deuren**

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

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

---

**Art. 7.04; Vluchtwegmarkering**

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

---

**Art. 7.05; Toiletten**

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

---

**Art. 7.06; Ruimten niet toegankelijk voor passagiers**

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

---

**Hoofdstuk 08; Reddingmiddelen**

---

**Art. 8.01; Reddingboeien**

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

<b>L<sub>wl</sub> in m</b>	<b>Ten hoogste toegestane aantal passagiers</b>	<b>Aantal reddingboeien</b>
t/m 35	t/m 300	4
boven 35 t/m 50	301 t/m 600	6

boven 50	601 t/m 900	8
-	901 t/m 1200	10
-	1201 en meer	12

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

2. Op schepen in zone 2 moet tenminste 1/4 van het aantal boeien van een lijn en tenminste één boei van een zelfontbrandend licht zijn voorzien.

De reddingboeien moeten voldoen aan de regelen van [artikel 7.05](#), tweede lid, van bijlage II. Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op geschikte plaatsen aan dek bevinden.

---

### Art. 8.02; Reddingvesten

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

---

### Art. 8.03; Gemeenschappelijke reddingmiddelen

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

2. De inspecteur-generaal kan voor hotelschepen alsmede voor schepen in zone 2 in bijzondere gevallen naast de in [artikel 8.02](#) voorgeschreven reddingvesten bovendien gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in het derde lid voorschrijven, indien dit naar zijn redelijk oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

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

4. Niet opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoetwater van tenminste 7,5 kg per persoon hebben;
- b. van geschikt materiaal zijn vervaardigd en bestand zijn tegen de inwerking van olie en olieproducten alsmede tegen temperaturen tot 50°C;
- c. zo nodig zijn voorzien van handvatten of grijplijnen en
- d. bij iedere mogelijke belasting een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

5. Opblaasbare gemeenschappelijke reddingmiddelen moeten:

- a. een drijfvermogen in zoet water van tenminste 10 kg per persoon hebben;
- b. voldoen aan de regelen van het vierde lid, onder b en c;
- c. uit tenminste twee gescheiden luchtkamers bestaan;
- d. bij het te water komen zich automatisch opblazen of door handbediening eenvoudig en betrouwbaar opgeblazen kunnen worden en
- e. bij iedere mogelijke belasting, ook wanneer slechts de helft van de luchtkamers is opgeblazen, een stabiele ligging in het water innemen en behouden.

6. De reddingmiddelen, bedoeld in dit artikel, moeten [periodiek](#) worden gekeurd door een [deskundige die daartoe door de inspecteur-generaal is aangewezen](#). Een bewijs van de goedkeuring, ondertekend door de degene die de keuring heeft verricht, moet zich aan boord bevinden. De inspecteur-generaal stelt de geldigheidsduur van een goedkeuring vast.

---

#### **Art. 8.04; Bijboot**

Op schepen die in ledige toestand een waterverplaatsing van meer dan 75 m<sup>3</sup> hebben of die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, moet een bijboot aanwezig zijn. Deze bijboot moet voldoen aan de regelen van [artikel 7.04](#) van bijlage II.

---

### **Hoofdstuk 09; Brandbescherming en brandbestrijding**

---

#### **Art. 9.01; Scheidingswanden en beschietingen**

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

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

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

Zie de werkafspraken [brandbescherming](#) hotelschepen.

---

#### **Art. 9.02; Trappen en trappenschachten**

1. Trappen, uitgangen en nooduitgangen moeten zodanig zijn gesitueerd en uitgevoerd, dat bij brand in een willekeurige ruimte alle andere ruimten veilig kunnen worden verlaten.
2. Trappen moeten een dragende constructie van staal hebben.
3. Op hotelschepen moeten de trappen zijn gelegen binnen een schacht die is voorzien van brandvertragende wanden en brandvertragende, automatisch sluitende deuren. Een trap die slechts twee dekken met elkaar verbindt, hoeft niet in een schacht te zijn gelegen, indien zij op een van deze dekken is omsloten door brandvertragende wanden met brandvertragende, automatisch sluitende deuren.
4. Indien ter plaatse geschikte sprinklerinstallaties zijn aangebracht, behoeven trappen die alleen voor personeel zijn bestemd, die niet tot de in [artikel 7.02](#) voorgeschreven uitgangen behoren en die slechts twee dekken met elkaar verbinden, niet in een schacht te zijn gelegen.
5. Schachten van trappen moeten in directe verbinding staan met gangen of buitendekken. Automatisch sluitende deuren mogen onder normale omstandigheden open blijven staan.

---

#### **Art. 9.03; Ruimten met verhoogd brandrisico**

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

---

#### **Art. 9.04; Materialen**

1. Verven, lakken en andere oppervlaktebehandelingsmaterialen, alsmede materialen voor bekleding en isolatie van ruimten moeten moeilijk ontvlambaar zijn. In geval van brand mogen zij geen gevaarlijke hoeveelheid rook of giftig gas ontwikkelen.
2. Deurkrukken en deursloten moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij bij brand lang genoeg kunnen blijven functioneren.

---

#### **Art. 9.05; Onderverdeling van gangen**

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

---

**Art. 9.06; Machinekamers en autoruimen**

Machinekamers en autoruimen, die direct aan passagiers- of bemanningsruimten grenzen, moeten van deze ruimten zijn gescheiden door schotten en dekken van de klasse A-30 zoals omschreven in hoofdstuk A van bijlage IV, behorende bij het Schepenbesluit. Indien een machinekamer is voorzien van een vast ingebouwde CO<sub>2</sub>-blusinstallatie van voldoende capaciteit kan het hoofd van de scheepvaartinspectie een lichtere isolatie toestaan.

---

**Art. 9.07; Ventilatiesystemen**

1. Installaties voor luchtbehandeling en ventilatie dienen zodanig te zijn uitgevoerd, dat uitbreiding van brand door deze systemen wordt voorkomen. Ventilatiesystemen voor machinekamers, keukens en andere ruimten met verhoogd brandrisico mogen niet in verbinding staan met andere ruimten voor bemanning en passagiers. Openingen voor toe- of afvoer van de lucht moeten kunnen worden gesloten.
  2. Doorlopende luchtkanalen moeten op afstanden van ten hoogste 40 m door brandkleppen worden onderbroken.
  3. Indien leidingen voor luchtbehandeling en ventilatie door scheidingswanden van trappenschachten of door schotten van machinekamers of autoruimen worden gevoerd, moeten zij ter plaatse van die wanden of schotten van brandkleppen zijn voorzien.
  4. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie voorschrijven dat de brandkleppen automatisch moeten kunnen sluiten, indien de luchttemperatuur in de leiding 70°C of meer bedraagt.
  5. Vast ingebouwde ventilatoren moeten vanuit een centraal punt buiten de machinekamer kunnen worden afgezet.
- 

**Art. 9.08; Brandmeldinstallatie**

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

---



#### **Art. 9.09; Brandbluspompen en -leidingen**

1. Elk schip moet van tenminste twee brandbluspompen, een hoofdbrandblusleiding alsmede de nodige brandkranen en brandslangen zijn voorzien.
  2. Eén van de brandbluspompen moet buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en onafhankelijk van de hoofdmachinekamersystemen kunnen functioneren. Dit mag een draagbare motorpomp zijn.
  3. De brandbluspompen moeten een motoraandrijving hebben. Zij mogen niet voor het aanvaringsschot zijn opgesteld.
  4. De blusinstallatie moet zodanig zijn uitgevoerd en een zodanige capaciteit hebben, dat elke willekeurige plaats aan boord kan worden bestreken door tenminste twee stralen water, niet afkomstig van dezelfde brandkraan, waarbij voor elk slechts één slanglengte van ten hoogste 20 m mag worden aangenomen.
  5. De installatie moet zowel aan stuurboord- als ook aan bakboordzijde van een genormaliseerde en duidelijk gemarkeerde walaansluiting zijn voorzien.
  6. Algemene dienstpompen, dekwaspompen en dekwasleidingen mogen, indien zij daartoe geschikt zijn, deel van de blusinstallatie zijn.  
Voor kleine schepen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie niet toepassing van regelen van dit artikel toestaan, mits naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.
- 

#### **Art. 9.10; Vaste brandblusinstallatie van autoruimen**

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

---

#### **Art. 9.11; Draagbare blustoestellen**

1. Naast de in [artikel 7.03](#), eerste lid, van bijlage II voorgeschreven blustoestellen moeten bovendien de volgende draagbare blustoestellen aan boord aanwezig zijn:
  - a. in salons, eetzalen en soortgelijke ruimten voor elke 100 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte of deel daarvan een blustoestel;
  - b. in verbindingsgangen, portalen en trappenschachten van hotelschepen per tien passagiershutten of minder een blustoestel.

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

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

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

---

## Hoofdstuk 10; Nadere regelen

---

### Art. 10.01; Verlichting

Voor de verlichting zijn slechts elektrische installaties toegestaan.

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

---

### Art. 10.02; Elektrische installatie

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

---

### Art. 10.03; Noodkrachtinstallatie

1. Er moet een elektrische noodkrachtinstallatie aanwezig zijn. Op schepen met een lengte  $L_{wl}$  van 25 m of meer moet de noodkrachtbron buiten de hoofdmachinekamer zijn opgesteld en moet zij door brandvertragende waterdichte schotten zijn omgeven. Op schepen met een lengte  $L_{wl}$  van minder dan 25 m mag de noodkrachtbron in de machinekamer, mits zo hoog mogelijk, zijn opgesteld. De installatie moet overigens voldoen aan de regelen van [artikel 6.17](#) van bijlage II.

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

- a. de plaatsen waar gemeenschappelijke reddingmiddelen worden bewaard en waar zij normaal voor het gebruik worden gereedgemaakt;
- b. uitgangen, verbindingsgangen en trappen van passagiers- en bemanningsverblijven;
- c. de vluchtwegmarkeringen;

- d. de machinekamers en hun uitgangen;
  - e. het stuurhuis;
  - f. de ruimte voor de noodkrachtbron;
  - g. de plaatsen waar zich brandbluspompen en blustoestellen bevinden;
  - h. de ruimten waar de passagiers en de bemanning zich in noodgevallen verzamelen.
- 

#### **Art. 10.04; Interne communicatie**

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

---

#### **Art. 10.05; Luidsprekers**

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

---

#### **Art. 10.06; Radiotelefonie-installatie**

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

---

#### **Art. 10.07; Algemene alarminstallatie**

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

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

- a. in iedere hut;

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

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

4. De alarmschakelaars moeten tegen ongewild gebruik zijn beschermd. De alarminstallatie moet door twee van elkaar onafhankelijke krachtbronnen kunnen worden gevoed. Een van deze krachtbronnen moet de noodkrachtbron zijn. Bij het uitvallen van de hoofdkrachtbron moet de alarminstallatie automatisch op de noodkrachtbron worden omgeschakeld.

---

#### **Art. 10.08; Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers**

1. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een veiligheidsrol met instructies voor de bemanning in geval van lekraken, brand, man-over-boord en evacuatie aanwezig zijn.

2. Bij de veiligheidsrol behoort een veiligheidsplan waarop duidelijk en overzichtelijk de plaats en eventueel het aantal zijn aangegeven van onder andere:

- reddingsmiddelen en veiligheidsuitrusting,
- waterdichte deuren benedende en hun bedieningsplaatsen,
- brandkleppen in luchtleidingen,
- branddeuren,
- alarminstallaties,
- brandmeldsysteem,
- brandblusinstallaties en blustoestellen,
- verbandkist,
- vluchtwegen en vluchtingangen,
- noodkrachtbron,
- schakelaars van ventilatiesystemen,
- walaansluitingen,
- afsluiters van de brandstofvoerleidingen,
- vloeibaar-gasinstallaties,
- luidsprekerinstallaties,
- radiotelefonie-installaties.

3. De veiligheidsrol en het veiligheidsplan moeten op geschikte plaatsen zijn opgehangen.

4. Op hotelschepen en op schepen waarvoor het hoofd van de scheepvaartinspectie zulks voorschrijft, moet een vluchtwegenplan ten behoeve van de passagiers op geschikte plaatsen zijn opgehangen.

5. In elke passagiershut moeten de nodige instructies voor het gedrag bij alarm, brand, zinken en evacuatie aanwezig zijn. Deze instructies moeten ook mededelingen betreffende plaats en zonodig het gebruik van de reddingmiddelen bevatten.

---

#### **Art. 10.09; Uitrusting**

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

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

#### **Art. 10.10; Ankergeroi**

1. Passagiersschepen moeten zijn uitgerust met twee boegankers en, indien hun lengte meer dan 86 m bedraagt, met een hekanker.

2. Het gewicht van de ankers wordt bepaald volgens de regelen van [artikel 7.01](#), eerste en tweede lid, van bijlage II met dien verstande dat;

- a. voor de vaststelling van de coëfficiënt C in plaats van het laadvermogen de totale waterverplaatsing moet worden genomen en
  - b. de waarde van P wordt verhoogd met 4. A waarin A betekent het frontale windvangend oppervlak in m<sup>2</sup>.
- 

### **Hoofdstuk 11; Overgangsbepalingen**

---

#### **Art. 11.01; Toepassing van de regelen van bijlage II**

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

---

## Art. 11.02; Tabel

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

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

---

## Hfst. 02; Waterdichte indeling van het schip

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
2. waterdichte indeling van het schip			2.01	zie art. 11.03
			2.02	zie art. 11.03

---

## Hfst. 03; Regelen betreffende de schotten

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
3. Regelen betreffende de schotten	3.01	2	3.01	1, zie art. 11.04
	3.02	1, 2	3.02	3, 4, zie art. 11.04
	3.03	1	3.03	2, 3, zie art. 11.04
			3.04	

---

## Hfst. 04; Stabiliteit

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
4. Stabiliteit	4.01	1, 2, 3, 4	4.06	zie art. 11.05

	4.02	1, 2, 3, 4, 5		
	4.03			
	4.04	1, 2		
	4.05	1, 2, 3		

---

**Hfst. 05; Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
5. Vrijboord, veiligheidsafstand en inzinkingsmerken	5.01			
	5.02	1, 2		
	5.03			
	5.04			

---

**Hfst. 06; Ten hoogste toegestane aantal passagiers**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers	6.01	1, 2, 3, 4		zie art. 11.07

---

**Hfst. 07; Bijzondere voorzieningen voor passagiers**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
7. Bijzondere voorzieningen voor passagiers	7.01	2	7.02	1, 2, 3, zie art. 11.07
	7.03	1, 2		
	7.04	zie art. 11.08		

---

**Hfst. 08; Reddingmiddelen**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
8. Reddingmiddelen	8.04			zie art. 11.06

---

**Hfst. 09; Brandbescherming en brandbestrijding**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
9. Brandbescherming en brandbestrijding	9.01	1, 2, 3		
	9.02	1, 2, 3, 4, 5		
	9.03			
	9.04	1, 2		
	9.05			
	9.06			
	9.07	1, 2, 3, 4, 5		
	9.08			
	9.09	1, 2, 3, 4, 5, 6		
	9.10			

---

**Hfst. 10; Nadere regelen**

Hoofdstuk	Kolom 1		Kolom 2	
	Artikel	Lid	Artikel	Lid
10. Nadere regelen	10.03	1, 2	10.10	1, 2
	10.07	1, 2, 3, 4		

---

**Art. 11.03; Waterdichte indeling**

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



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

---

**Art. 11.04; [Regelen betreffende de schotten](#)**

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

---

**Art. 11.05; [Stabiliteit in lekke toestand](#)**

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

---

**Art. 11.06; [Reddingmiddelen](#)**

Op bestaande schepen moeten de aantallen reddingmiddelen zoals voorgeschreven in hoofdstuk 8 binnen één jaar na de datum van het eerste onderzoek aan boord aanwezig zijn. Aan de regelen betreffende de uitvoering en eigenschappen van de reddingmiddelen heeft op bestaande schepen alleen te worden voldaan bij aanvulling of vernieuwing van de oorspronkelijk aan boord zijnde reddingmiddelen. Voor de bijboot gelden echter de overgangsbepalingen volgens [artikel 11.02](#) van deze bijlage en [artikel 13.01](#) van bijlage II.

---

**Art. 11.07; [Ten hoogste toegestane aantal passagiers](#)**

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

---

**Art. 11.08; [Vluchtwegmarkering](#)**

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

De noodverlichting moet aanwezig zijn zodra de noodkrachtinstallatie, bedoeld in [artikel 10.03](#), voorhanden is.

Behoort bij koninklijk besluit van 16 juli, 1987, stb.466.

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
R.W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
J. de Koning

---