

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2008/87/EG VAN DE COMMISSIE

van 22 september 2008

tot wijziging van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren ⁽²⁾,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad ⁽¹⁾, en met name op artikel 20, lid 1, eerste zin,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn.

Overwegende hetgeen volgt:

Artikel 2

De bijlagen V en VI bij Richtlijn 2006/87/EG worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze richtlijn.

(1) Sedert de goedkeuring van de richtlijn in december 2006 werden wijzigingen aangebracht in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn overeenkomstig artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte. Richtlijn 2006/87/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Artikel 3

De lidstaten die beschikken over binnenwateren als bedoeld in artikel 1, lid 1, van Richtlijn 2006/87/EG doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om met ingang van 30 december 2008 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

(2) Het communautaire vaarcertificaat en het overeenkomstig het Reglement onderzoek schepen op de Rijn afgeleverde vaarcertificaat moeten worden verstrekt op basis van technische vereisten die een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen.

(3) Om de mededinging niet te verstoren en om te voorkomen dat er verschillende veiligheidsniveaus bestaan, moeten de wijzigingen van Richtlijn 2006/87/EG zo vlug mogelijk ten uitvoer worden gelegd.

(4) De maatregelen van deze richtlijn stroken met het advies van het comité als bedoeld in artikel 7 van

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 29.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten die beschikken over binnenwateren als bedoeld in artikel 1, lid 1, van Richtlijn 2006/87/EG.

Gedaan te Brussel, 22 september 2008.

Voor de Commissie
Antonio TAJANI
Vicevoorzitter

BIJLAGE I

Bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel van artikel 2.18 wordt vervangen door:

„Artikel 2.18 — Uniek Europees scheepsidentificatienummer”;

b) de titel van artikel 6.09 wordt vervangen door

„Artikel 6.09 — Keuring en periodieke inspecties”;

c) het volgende artikel 10.03c wordt ingevoegd:

„Artikel 10.03c — Permanent geïnstalleerde brandbestrijdingssystemen ter bescherming van objecten.”.

2) In Artikel 2.07, lid 1, wordt de term „officiële scheepsnummer” vervangen door „Europees scheepsidentificatienummer”.

3) Artikel 2.17 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 2 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Zij werken het in lid 1 vermelde register dienovereenkomstig bij.”;

b) het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

„3. Om administratieve maatregelen te nemen voor de instandhouding van de veiligheid en het navigatiecomfort en met het oog op de tenuitvoerlegging van de artikelen 2.02 tot 2.15, alsmede de artikelen 8, 10, 11, 12, 15, 16 en 17 van deze richtlijn, wordt volgens het in bijlage VI bepaalde model „read-only”-toegang tot het register verleend aan de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, van staten die partij zijn bij de Akte van Mannheim en, voor zover een gelijkwaardig niveau van privacy wordt gegarandeerd, aan derde landen op basis van administratieve overeenkomsten.”.

4) Artikel 2.18 wordt vervangen door:

„Artikel 2.18

Uniek Europees scheepsidentificatienummer

1. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (EIN), hierna Europees scheepsidentificatienummer genoemd, bestaat uit acht Arabische cijfers volgens aanhangsel III.
2. De bevoegde autoriteit die een communautair certificaat heeft afgegeven, vult op dat certificaat het Europees scheepsidentificatienummer in. Indien het vaartuig op het moment dat het communautaire certificaat wordt afgegeven nog geen Europees scheepsidentificatienummer heeft, zal een dergelijk nummer aan het vaartuig worden toegekend door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het vaartuig is geregistreerd of waar het zijn thuishaven heeft.

Voor zover het niet mogelijk is een Europees scheepsidentificatienummer toe te kennen aan een vaartuig, zal de bevoegde autoriteit die het communautaire certificaat afgeeft, het Europees scheepsidentificatienummer bepalen.

3. Er kan slechts één Europees scheepsidentificatienummer per vaartuig worden toegewezen. Het Europees scheepsidentificatienummer wordt slechts één keer toegekend en blijft gedurende de hele levensduur van het vaartuig onveranderd.
4. De eigenaar van het vaartuig of zijn vertegenwoordiger moet de toekenning van het Europees scheepsidentificatienummer bij de bevoegde autoriteit aanvragen. De eigenaar of zijn vertegenwoordiger moet er ook voor zorgen dat het in het communautaire certificaat opgenomen nummer op het vaartuig wordt aangebracht.

5. Elke lidstaat deelt de Commissie mee welke autoriteiten bevoegd zijn voor de toekenning van de Europese scheepsidentificatienummers. De Commissie houdt een register bij van die bevoegde autoriteiten en van de door derde landen aangewezen bevoegde autoriteiten, en stelt dat register ter beschikking van de lidstaten. Op verzoek wordt dit register ook ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten van derde landen.
6. Overeenkomstig lid 5 treffen de bevoegde autoriteiten alle nodige regelingen om de andere, overeenkomstig lid 5 in het register opgenomen bevoegde autoriteiten op de hoogte te brengen van de door hen toegekende Europese scheepsidentificatienummers, alsook van de in aanhangsel IV uiteengezette identificatiegegevens. Deze gegevens mogen ter beschikking worden gesteld van de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, van staten die partij zijn bij de Akte van Mannheim en, voor zover een gelijkwaardig niveau van privacy wordt gegarandeerd, van derde landen op basis van administratieve overeenkomsten, en dit met het oog op het nemen van administratieve maatregelen voor de instandhouding van de veiligheid en het navigatiecomfort en met het oog op de tenuitvoerlegging van de artikelen 2.02 tot 2.15, artikel 2.18, lid 3, alsmede de artikelen 8, 10, 11, 12, 15, 16 en 17 van deze richtlijn.”
- 5) In artikel 2.19, lid 2, tweede alinea, wordt de term „het officiële scheepsnummer” vervangen door „het Europees scheepsidentificatienummer”.
- 6) Artikel 6.02, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of een handaandrijving aanwezig zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving van het roersysteem moet de tweede onafhankelijke aandrijving of handaandrijving binnen 5 seconden in werking kunnen worden gesteld.”

- 7) Artikel 6.03 wordt vervangen door:

„Artikel 6.03

Hydraulische aandrijving van de stuurmachine

1. Op de hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten.
 2. De hydraulische tanks dienen te zijn uitgerust met een niveualarm dat waarschuwt als het olieniveau onder het laagste peil daalt waarbij het hydraulische systeem nog veilig kan functioneren.
 3. De afmetingen, constructie en plaatsing van de pijpleidingen moeten beschadigingen door mechanische invloeden of vuur zoveel mogelijk uitsluiten.
 4. Hydraulische leidingen
 - a) zijn alleen toegelaten indien de trillingsabsorptie of de bewegingsvrijheid van onderdelen hun gebruik onvermijdelijk maken,
 - b) moeten ontworpen zijn om ten minste de hoogst toegelaten werkdruk aan te kunnen, en
 - c) moeten ten laatste na acht jaar worden vernieuwd.
 5. Hydraulische cilinders, hydraulische pompen en hydraulische en elektrische motoren moeten ten minste om de acht jaar door een gespecialiseerde firma worden onderzocht en indien nodig hersteld.”
- 8) Artikel 6.07, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:
- a) de inleidende zin komt als volgt te luiden:

„De stuurstelling moet voorzien zijn van een optisch en akoestisch alarm om de volgende zaken te signaleren:”;
 - b) punt a) wordt vervangen door:

„a) daling van het oliepeil van de hydraulische tanks onder het in artikel 6.03, lid 2, bepaalde laagste peil en daling van de werkdruk van het hydraulische systeem;”

9) Artikel 6.09 wordt vervangen door:

„Artikel 6.09

Keuring en periodieke inspecties

1. De correcte installatie van de stuurinrichting dient door een commissie van deskundigen te worden gekeurd. Daartoe kan de commissie van deskundigen om de volgende bescheiden vragen:
 - a) beschrijving van de stuurinrichting;
 - b) tekeningen en gegevens over de aandrijvingen van de stuurmachine en de besturing;
 - c) gegevens over de stuurmachine;
 - d) schakelschema voor de elektrische installatie;
 - e) beschrijving van de stuurautomaat;
 - f) aanwijzingen voor gebruik en onderhoud van de installatie.
2. Bij een proefvaart dient de werking van de stuurinrichting als geheel te worden gekeurd. Bij stuurautomaten dient te worden getest of op veilige wijze een rechte koers wordt gehouden en of op veilige wijze in bochten wordt gevaren.
3. Stuurmachines met mechanische aandrijving moeten door een deskundige worden gekeurd:
 - a) vóór ingebruikstelling;
 - b) na een defect;
 - c) na verandering of reparatie;
 - d) met regelmaat ten minste elke drie jaar.
4. De keuring omvat ten minste:
 - a) een controle van de overeenstemming met de goedgekeurde tekeningen en bij periodieke inspecties, controle of de stuurinrichting wijzigingen heeft ondergaan;
 - b) een functionele test van de stuurinrichting voor alle operationele functies;
 - c) visuele controle en dichtheidscontrole van de hydraulische componenten, in het bijzonder kleppen, pijpleidingen, hydraulische leidingen, hydraulische cilinders, hydraulische pompen en hydraulische filters;
 - d) visuele controle van de elektrische onderdelen, in het bijzonder relais, elektrische motoren en veiligheidsapparaten;
 - e) controle van de optische en akoestische controleapparaten.
5. Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door degene die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.”.

10) Artikel 7.02 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de eerste alinea vervangen door:

„De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer zijn dan tweemaal de scheepslengte of 250 m tot het wateroppervlak, al naargelang welke afstand het kortste is.”;

b) in lid 6 wordt de tweede alinea vervangen door:

„Om lichtweerkaatsing te voorkomen zijn de voorruiten 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.”.

11) Artikel 8.05, lid 7, komt als volgt te luiden:

„7. De uitgaande leidingen voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een snelsluitende afsluiter die van het dek af kan worden bediend, zelfs indien de desbetreffende kamers gesloten zijn.

Als de bedieningsinrichting verborgen is, mag het deksel niet vergrendelbaar zijn.

De bedieningsinrichting wordt met rood gemarkeerd. Als ze verborgen is, wordt ze gemarkeerd met een symbool voor de snelsluitende afsluiter overeenkomstig figuur 9 van bijlage I, met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm.

De eerste alinea is niet van toepassing op brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn aangebouwd.”.

12) Aan lid 9 van artikel 9.15 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Het aantal kabelverbindingen wordt tot een minimum beperkt.”.

13) Artikel 10.03a wordt gewijzigd als volgt:

a) lid 8 komt als volgt te luiden:

„8. Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.”;

b) lid 10 wordt geschrapt.

14) Artikel 10.03b wordt gewijzigd als volgt:

a) in lid 1 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

„d) FK-5-1-12 (dodecafluor-2-methylpentaan-3-on).”;

b) lid 4, onder b), wordt vervangen door:

„b) De sproeikoppen moeten zodanig van afmeting zijn en zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. Het blusmiddel moet ook onder de vloerplaten efficiënt zijn.”;

c) lid 5, onder e), punt cc) wordt vervangen door:

„cc) de handelwijze van de bemanning bij het in werking stellen van de brandblusinstallatie en wanneer zij de beschermde ruimte betreden na het in werking stellen van de installatie of na het uitstromen van het blusmiddel, in het bijzonder met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke substanties.”;

d) lid 9, onder e), wordt vervangen door:

„e) Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.”;

e) lid 13 komt als volgt te luiden:

„13. Brandblusinstallaties met FK-5-1-12

Brandblusinstallaties die werken met FK-5-1-12 als blusmiddel moeten, behalve aan de eisen bedoeld in het eerste tot en met negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen:

- a) Indien er sprake is van meerdere te beschermen ruimten met een verschillende bruto-inhoud, moet iedere ruimte voorzien zijn van een eigen brandblusinstallatie.
- b) Iedere houder die FK-5-1-12 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.
- c) Iedere houder moet zijn uitgerust met een inrichting waardoor de gasdruk kan worden gecontroleerd.
- d) De vulgraad van de houders mag niet meer zijn dan 1,00 kg/l. Voor het volume van het uitgestroomde FK-5-1-12 moet worden uitgegaan van 0,0719 m³/kg.
- e) De hoeveelheid FK-5-1-12 voor de te beschermen ruimte moet ten minste 5,5 % van het brutovolume van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 10 seconden toegevoerd zijn.
- f) De houders van FK-5-1-12 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.
- g) Na het uitstromen van het blusmiddel mag de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10,0 %.”.

15) Het volgende artikel 10.03c wordt ingevoegd:

„Artikel 10.03c

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten zijn slechts toegelaten op basis van aanbevelingen van het comité.”.

16) In lid 2 van artikel 10.05 wordt de eerste alinea vervangen door:

„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 normen EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3:2006 of EN ISO 12402-4:2006, onder handbereik bevinden.”.

17) In artikel 14.13 wordt na de tweede zin de volgende zin ingevoegd:

„Bij passagiersschepen controleert de deskundige bovendien of er een geldig inspectiecertificaat beschikbaar is dat getuigt van de correcte installatie van het in artikel 15.15, lid 9, bedoelde gasalarmsysteem, of van de inspectie ervan.”.

18) Artikel 15.03 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 1 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Via een hellingproef wordt bepaald welke lichtschipgegevens voor de berekening van de stabiliteit in aanmerking worden genomen.”;

b) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) in de derde alinea worden de inleidende woorden vervangen door:

„Daarnaast moet voor de volgende beladingsconditie voor het derde lid, onder d), worden aangetoond.”;

ii) de laatste alinea wordt geschrapt;

c) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten a), b) en c) worden vervangen door:

„a) De maximale oprichtende arm van statische stabiliteit h_{\max} moet bij een slagzij van $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ optreden en moet ten minste 0,20 m bedragen. Wanneer $\varphi_f < \varphi_{\max}$ is moet de oprichtende arm van statische stabiliteit bij een hoek van het onder water komen φ_f ten minste 0,20 m bedragen;

b) De hoek van het onder water komen φ_f mag niet kleiner zijn dan $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$;

c) Het vlak A onder de kromme van de oprichtende armen van statische stabiliteit moet, afhankelijk van de positie van φ_f en φ_{\max} ten minste de volgende waarden bereiken:

Geval			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ of $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m.rad tot aan de hoek φ_{\max} of φ_f , al naargelang wat het kleinste is
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m.rad tot aan de hoek φ_{\max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m.rad tot aan de hoek φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ en $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m.rad tot aan de hoek $\varphi = 30^\circ$

Daarbij betekent:

h_{\max} de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

φ de hoek van de slagzij;

φ_f de hoek van het onder water komen, d.w.z. de hoek van de slagzij waarbij de openingen in de scheepsromp, in de opbouwen of dekhuisen die niet waterdicht gesloten kunnen worden, onder water komen te staan;

φ_{mom} de maximale hoek van de slagzij volgens punt e);

φ_{\max} de hoek van de slagzij waarbij sprake is van de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

A vlakken onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit.”;

ii) punt e) wordt vervangen door:

„e) De hoek van de slagzij φ_{mom} mag in de beide hiernavolgende gevallen niet meer bedragen dan 12° :

aa) op basis van het slagzijmoment tengevolge van personen en wind als bedoeld in het vierde en vijfde lid;

bb) op basis van het slagzijmoment tengevolge van personen en het draaien van het schip als bedoeld in het vierde en zesde lid.”;

d) in lid 4 wordt de verklaring „ $n_i = 4$ in geval van vrije dekoppervlakken en vlakken met verplaatsbaar meubilair; in geval van vlakken met vast ingebouwde zitplaatsen zoals banken, moet n_i worden berekend onder aanname van een zitbreedte van 0,45 m en een zitdiepte van 0,75 m per persoon” vervangen door:

„ $n_i = 3,75$ in geval van vrije dekoppervlakken en vlakken met verplaatsbaar meubilair;

in geval van vlakken met vast ingebouwde zitplaatsen zoals banken, moet n_i worden berekend onder aanname van een zitbreedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m per persoon”;

e) lid 9 wordt als volgt gewijzigd:

i) de tabel onder de inleidende zin van de tweede alinea wordt vervangen door de volgende tabel:

	„1-compartimentstatus	2-compartimentstatus
Omvang van het lek aan de zijde		
in langsricting l [m]	$0,10 \cdot L_{\text{WL}}$, echter niet minder dan 4,00 m	$0,05 \cdot L_{\text{WL}}$, echter niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	0,59
loodrecht h [m]	Vanaf de bodem van het schip onbeperkt naar boven	
Omvang van het lek in de bodem		
in langsricting l [m]	$0,10 \cdot L_{\text{WL}}$, echter niet minder dan 4,00 m	$0,05 \cdot L_{\text{WL}}$, echter niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	
loodrecht h [m]	0,59; pijpleidingen die overeenkomstig artikel 15.02, dertiende lid, onder c), zijn aangelegd kunnen als onbeschadigd worden beschouwd”	

ii) onder d) wordt de laatste alinea geschrapt;

f) in lid 10 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

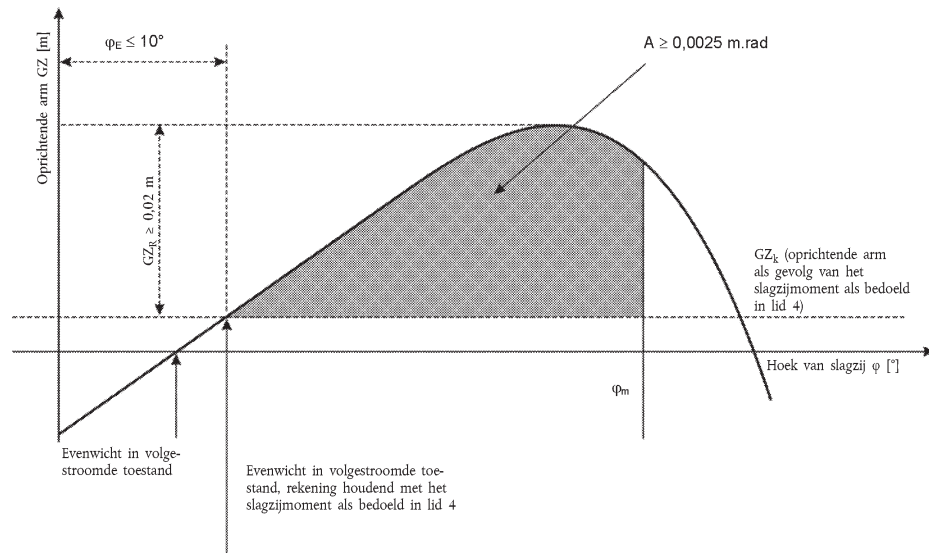
„d) Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van de brutogrondvlakken van de beschadigde ruimten.”;

g) lid 11 wordt als volgt gewijzigd:

i) in de inleidende zin worden de woorden „tengevolge van personen” geschrapt;

ii) punt b) wordt vervangen door:

„b) afgezien van de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ_R \geq 0,02$ m gecombineerd met een vlak $A \geq 0,0025$ m·rad. Deze minimumwaarden van de stabiliteit moeten worden bereikt tot aan het onder water komen van de eerste onbeschermd opening of in ieder geval vóór het bereiken van een hoek van de slagzij van φ_m 25°.



Daarbij betekent:

φ_E de slagzij in het eindstadium van volstroming, rekening houdend met het slagzijmoment overeenkomstig lid 4;

φ_m is de hoek van de afnemende stabiliteit of de hoek waarbij de eerste onbeschermd opening onder water komt te staan of 25°, al naargelang wat het laagste is;

GZ_R de overblijvende oprichtende arm van statische stabiliteit in het eindstadium van volstroming, rekening houdend met het slagzijmoment overeenkomstig lid 4;

GZ_K arm van het slagzijmoment overeenkomstig lid 4.”.

19) Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:

a) Aan lid 3, onder a), wordt de volgende zin toegevoegd:

„verblijven, uitgezonderd hutten, en groepen van verblijven met slechts één uitgang moeten ten minste één nooduitgang hebben;”;

b) in lid 8, onder a), wordt de inleidende zin vervangen door:

„de totale oppervlakte AS van de verzamelruimten moet ten minste voldoen aan de volgende waarde:”.

20) Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de eerste alinea vervangen door:

„Behalve de in artikel 10.05, eerste lid, genoemde reddingsboeien moeten op alle voor passagiers bestemde, niet gesloten delen van de dekken geschikte reddingsboeien beschikbaar zijn die aan beide zijden van het schip op een afstand van telkens niet meer dan 20 m uit elkaar worden geplaatst. Reddingsboeien worden als geschikt beschouwd als zij voldoen aan:

— de Europese norm EN 14144:2003 of

— het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), Hoofdstuk III, voorschrift 7.1 en de International Life-Saving Appliance (LSA-) Code, lid 2.1.”;

b) lid 2 komt als volgt te luiden:

„2. Behalve de reddingsboeien als bedoeld in het eerste lid moeten individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, onder handbereik beschikbaar zijn voor alle leden van het boordpersoneel. Voor alle leden van het boordpersoneel die geen taak volgens de veiligheidsrol hebben zijn niet-opblaasbare of semi-automatisch opblaasbare zwemvesten toegestaan volgens de in artikel 10.05, tweede lid, bepaalde normen.”;

c) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

i) de eerste alinea komt als volgt te luiden:

„Behalve de reddingsmiddelen als bedoeld in het eerste en tweede lid moeten overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, voor in totaal 100 % van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers individuele reddingsmiddelen aanwezig zijn. Niet-opblaasbare of semi-automatisch opblaasbare zwemvesten zijn toegestaan overeenkomstig de in artikel 10.05, tweede lid, bepaalde normen.”;

ii) de tweede alinea wordt geschrapt.

21) Artikel 15.10, lid 6, laatste zin, wordt vervangen door:

„De noodstroominstallatie moet zijn opgesteld boven de indompelingsgrenslijn of zo ver mogelijk van de elektrische hoofdenenergiebron overeenkomstig artikel 9.02, lid 1, om te ervoor te zorgen dat, in de in artikel 15.03, lid 9, vermelde lekke toestand, zij niet tegelijk met deze energiebronnen onder water komt te staan.”.

22) Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) onder d) komt punt aa) als volgt te luiden:

„aa) Bijlage I, deel 3, van de code voor brandtestprocedures, en”;

ii) het volgende punt e) wordt toegevoegd:

„e) De commissie van deskundigen kan in overeenstemming met de code voor brandtestmethoden een test voor een modelscheidingsvlak voorschrijven teneinde zeker te stellen dat aan de in lid 2 vermelde voorschriften inzake weerstandsvermogen en temperatuurverhoging is voldaan.”;

b) lid 2 komt als volgt te luiden:

„2. Scheidingsvlakken

a) van ruimten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de volgende tabellen:

aa) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin geen sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A60
Trappenschachten		—	A0	A30	A60	A60	A60
Verzamelruimten			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A60
Verblijfsruimten				—/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A60
Machinekamers					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Keukens						A0	A60/B15 ⁽⁵⁾
Voorraadruimten							—

⁽¹⁾ Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.

⁽²⁾ Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.

⁽³⁾ Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0.

⁽⁴⁾ Wanden tussen machinekamers, bedoeld in artikel 15.07 en artikel 15.10, lid 6, moeten voldoen aan type A60; in andere gevallen moeten zij voldoen aan type A0.

⁽⁵⁾ Voor scheidingsvlakken tussen keukens en koelruimten of voorraadruimten voor levensmiddelen is B15 voldoende.

bb) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A30
Trappenschachten		—	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A30
Verblijfsruimten				—/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Machinekamers					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Keukens						—	B15
Voorraadruimten							—

⁽¹⁾ Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.

⁽²⁾ Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.

⁽³⁾ Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0.

⁽⁴⁾ Wanden tussen machinekamers, bedoeld in artikel 15.07 en artikel 15.10, lid 6, moeten voldoen aan type A60; in andere gevallen moeten zij voldoen aan type A0.

b) scheidingsvlakken van het type „A” zijn schotten, wanden en dekken, die aan de volgende eisen voldoen:

aa) ze zijn vervaardigd van staal of een ander gelijkwaardig materiaal;

bb) ze zijn op een geschikte wijze versterkt;

- cc) ze zijn zodanig geïsoleerd met een toegelaten onbrandbaar materiaal, dat de gemiddelde temperatuur aan de van de brand afgekeerde zijde niet meer dan 140 °C boven de begintemperatuur stijgt en op geen enkele plaats met inbegrip van de verbindingen een temperatuurverhoging van meer dan 180 °C boven de begintemperatuur plaatsvindt binnen de hierna aangegeven tijdsduur:

type A60 — 60 minuten

type A30 — 30 minuten

type A0 — 0 minuten;

- dd) ze zijn zodanig gebouwd, dat ze de doorvoer van rook en vuur verhinderen tot aan het einde van de standaardbrandtest van één uur;

- c) scheidingsvlakken van het type „B” zijn schotten, wanden, dekken, dekens of bekledingen, die aan de volgende eisen voldoen:

- aa) ze bestaan uit een toegelaten onbrandbaar materiaal, en alle materialen die voor de constructie en het installeren van de scheidingsvlakken worden toegepast zijn onbrandbaar met uitzondering van oppervlaktemateriaal dat ten minste moeilijk ontvlambaar moet zijn;

- bb) ze hebben een zodanige isolatiewaarde dat de gemiddelde temperatuur aan de van de brand afgekeerde zijde niet meer dan 140 °C boven de begintemperatuur stijgt en op geen enkele plaats met inbegrip van de verbindingen een temperatuurverhoging van meer dan 225 °C boven de begintemperatuur plaatsvindt binnen de hierna aangegeven tijdsduur:

type B15 — 15 minuten

type B0 — 0 minuten;

- cc) ze zijn zodanig gebouwd dat ze de doorvoer van vuur verhinderen tot aan het eind van het eerste half uur van de standaardbrandtest.”.

23) Artikel 15.15 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1 wordt de inleidende zin vervangen door:

„Passagiersschepen die voor het vervoer van minder dan 50 passagiers zijn toegelaten en waarvan de lengte L_{WL} niet groter is dan 25 m moeten blijken te geven van voldoende lekstabiliteit als bedoeld in artikel 15.03, zevende tot en met dertiende lid, of, in plaats daarvan, aantonen dat zij aan de volgende criteria voldoen in symmetrische leksituaties.”;

- b) in lid 1 wordt punt a) vervangen door:

„a) het schip mag maximaal tot aan de indompelingsgrenslijn inzinken, en”;

- c) in lid 5 wordt de eerste zin vervangen door:

„De commissie van deskundigen kan bij passagiersschepen die zijn toegelaten voor het vervoer van ten hoogste 250 passagiers en waarvan de lengte niet meer is dan 25 m, afzien van het moeten voldoen aan artikel 10.04, indien het passagiersschip is uitgerust met een van twee kanten bereikbaar platform vlak boven de waterlijn dat het mogelijk maakt personen uit het water te redden.”;

- d) in lid 10 wordt de inleidende zin vervangen door:

„De volgende voorschriften gelden niet voor passagiersschepen waarvan de lengte L_{WL} niet meer bedraagt dan 25 m.”.

24) In Artikel 16.06, lid 2, wordt de term „officiële scheepsnummer” vervangen door „Europees scheepsidentificatienummer”.

25) Artikel 21.02 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, onder g), wordt na de verwijzing naar „artikel 10.03b” de volgende verwijzing ingevoegd:

„, artikel 10.03c”;

b) in lid 2, onder d), wordt de verwijzing naar „artikel 10.07” vervangen door:

„artikel 10.05”.

26) De tabel van artikel 24.02, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) na de tabel betreffende artikel 6.01, lid 7, wordt de volgende tabel betreffende artikel 6.02, lid 1, ingevoegd:

„6.02, lid 1	Aanwezigheid van afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010
	Meerdere stuurventielen in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020
	Afzonderlijke leidingen voor de tweede aandrijfinstallatie in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020”

b) de tabel betreffende artikel 6.02, lid 2, wordt vervangen door:

„lid 2	In bedrijf brengen van de tweede aandrijfinrichting met slechts één bedieningshandeling	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010”
--------	---	--

c) de tabel betreffende artikel 6.03, lid 1, wordt vervangen door:

„6.03, lid 1	Aansluiten andere verbruikers op hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020”
--------------	--	--

d) de tabel betreffende artikel 6.03, lid 2, wordt geschrapt;

e) de tabel betreffende artikel 6.07, lid 2, onder a), wordt vervangen door:

„6.07, lid 2, onderdeel a)	Niveaualarm van de hydraulische tanks en alarm van de werkdruk	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010”
----------------------------	--	--

f) na de tabel betreffende artikel 6.08, lid 1, wordt de volgende tabel betreffende artikel 7.02, lid 2, ingevoegd:

„7.02, lid 2	Dode hoek voor de boeg van het schip niet meer dan tweemaal de scheepslengte indien minder dan 250 m	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2049”
--------------	--	--

g) de tabel betreffende artikel 8.05, lid 7, wordt vervangen door:

„lid 7, eerste alinea	Snelsluitende afsluiter die van het dek af kan worden bediend, zelfs indien de desbetreffende kamers gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”
-----------------------	--	--

h) de tabel betreffende artikel 15.01, lid 2, onder e), wordt vervangen door:

„e)	Verbod op vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2045. De overgangsbepaling is enkel van toepassing als er alarmsystemen overeenkomstig artikel 15.15, lid 9, aanwezig zijn”
-----	--	--

i) na de tabel betreffende artikel 15.06, lid 6, onder b), wordt de volgende tabel betreffende artikel 15.06, lid 6, onder c), ingevoegd:

„c)	Geen vluchtwegen door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2007
	Geen vluchtwegen door keukens	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”

j) de tabel betreffende artikel 15.06, lid 7, wordt vervangen door:

„lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”
--------	------------------------------------	--

k) de tabel betreffende artikel 15.06, lid 16, wordt vervangen door:

„lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig artikel 12.05	N.V.O., uiterlijk op 31.12.2006”
---------	---	----------------------------------

l) de tabel betreffende artikel 15.07 wordt vervangen door:

„15.07	Eisen aan het voortstuwingsysteem	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”
--------	-----------------------------------	--

m) de tabel betreffende artikel 15.09, lid 4, wordt vervangen door:

„lid 4	Reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig artikel 15.09, lid 5, waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig artikel 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd”
--------	------------------	---

n) de tabel betreffende artikel 15.10, lid 3, wordt vervangen door:

„lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”
--------	---------------------------	--

o) de tabel betreffende artikel 15.10, lid 6, wordt vervangen door:

„lid 6, eerste zin	Scheidingsvlakken bedoeld in artikel 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015
tweede en derde zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015
vierde zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”

p) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 1, wordt vervangen door:

„15.12, lid 1, onder c)	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat”
-------------------------	-------------------------------------	--

q) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 2, wordt vervangen door:

„lid 2, onder a)	Tweede bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010”
------------------	-----------------	--

r) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 3, wordt vervangen door:

„lid 3, onder b) en c)	Druk en lengte van de waterstralen	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010”
------------------------	------------------------------------	--

s) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 9, wordt vervangen door:

„lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015”
--------	---------------------------------------	--

27) In de tabel bij artikel 24.03, lid 1, wordt de tabel betreffende artikel 15.05 vervangen door:

„15.05	Aantal passagiers	Bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2045”
--------	-------------------	--

28) De tabel bij artikel 24.06, lid 5, wordt als volgt gewijzigd:

a) na de tabel betreffende hoofdstuk 3 wordt de volgende tabel ingevoegd:

	„HOOFDSTUK 6		
6.02, lid 1	Meerdere stuurventielen in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020	1.4.2007
	Afzonderlijke leidingen voor de tweede aandrijfinstallatie in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020	1.4.2007
6.03, lid 1	Aansluiten andere verbruikers op hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2020	1.4.2007
6.07, lid 2, onder a)	Niveau alarm van de hydraulische tanks en alarm van de werkdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010	1.4.2007

	HOOFDSTUK 7		
7.02, lid 2	Dode hoek voor de boeg van het schip niet meer dan tweemaal de scheepslengte indien minder dan 250 m	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2049	30.12.2008"

b) na de tabel betreffende artikel 8.03, lid 3, wordt de volgende tabel betreffende artikel 8.05, lid 7, ingevoegd:

„8.05, lid 7, eerste zin	Snelsluitende afsluiter die van het dek af kan worden bediend, zelfs indien de desbetreffende kamers gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.4.2008"
--------------------------	--	---	-----------

c) de tabel betreffende artikel 15.01, lid 2, onder e), wordt vervangen door:

„e)	Verbod op vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2045. De overgangsbepaling is enkel van toepassing als er alarmsystemen overeenkomstig artikel 15.15, lid 9, aanwezig zijn.	1.1.2006"
-----	--	--	-----------

d) de tabel betreffende artikel 15.06, lid 6, onder c), wordt vervangen door:

„c)	Geen vluchtwegen door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2007	1.1.2006"
	Geen vluchtwegen door keukens	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	

e) de tabel betreffende artikel 15.06, lid 7, wordt vervangen door:

„lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006"
--------	------------------------------------	---	-----------

f) de tabel betreffende artikel 15.06, lid 16, wordt vervangen door:

„lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig artikel 12.05	N.V.O., uiterlijk op 31.12.2006	1.1.2006"
---------	---	---------------------------------	-----------

g) de tabel betreffende artikel 15.07 wordt vervangen door:

„15.07	Eisen aan het voortstuwingsysteem	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006"
--------	-----------------------------------	---	-----------

h) de tabel betreffende artikel 15.09, lid 4, wordt vervangen door:

„lid 4	Reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig artikel 15.09, lid 5, waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig artikel 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.	1.1.2006”
--------	------------------	---	-----------

i) de tabel betreffende artikel 15.10, lid 3, wordt vervangen door:

„lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006”
--------	---------------------------	---	-----------

j) de tabel betreffende artikel 15.10, lid 6, wordt vervangen door:

„lid 6, eerste zin	Scheidingsvlakken bedoeld in artikel 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006
tweede en derde zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006
vierde zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015	1.1.2006”

k) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 1, wordt vervangen door:

„15.12, lid 1, onder c)	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat	1.1.2006”
-------------------------	-------------------------------------	---	-----------

l) de tabel betreffende artikel 15.12, lid 2, wordt vervangen door:

„lid 2, onder a)	Tweede bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010	1.1.2006”
------------------	-----------------	---	-----------

m) volgende tabel:

„lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2010	1.1.2006
15.12, lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers van staal of met gelijkwaardige eigenschappen	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2045. Deze overgangstermijn geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 31.12.1995 en waarvan de romp bestaat uit hout, aluminium of kunststof en waarvan de machinekamers niet zijn gebouwd van een materiaal als bedoeld in artikel 3.04, lid 3 en lid 4.	1.1.2006”

wordt vervangen door:

„lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2015. De overgangsbepaling geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 31.12.1995 en waarvan de romp bestaat uit hout, aluminium of kunststof en waarvan de machinekamers niet zijn gebouwd van een materiaal als bedoeld in artikel 3.04, lid 3 en lid 4.	1.1.2006”
--------	---------------------------------------	--	-----------

29) De tabel van artikel 24a.02, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) na de tabel betreffende artikel 6.01, lid 7, wordt de volgende tabel betreffende artikel 6.02, lid 1, ingevoegd:

„6.02, lid 1	Aanwezigheid van afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026
	Meerdere stuurventielen in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026
	Afzonderlijke leidingen voor de tweede aandrijfinstallatie in het geval van hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026”

b) de tabel betreffende artikel 6.02, lid 2, wordt vervangen door:

„lid 2	In bedrijf brengen van de tweede aandrijf-inrichting met slechts één bedieningshandeling	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026”
--------	--	--

c) de tabel betreffende artikel 6.03, lid 1, wordt vervangen door:

„6.03, lid 1	Aansluiten andere verbruikers op hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026”
--------------	--	--

d) de tabel betreffende artikel 6.03, lid 2, wordt geschrapt;

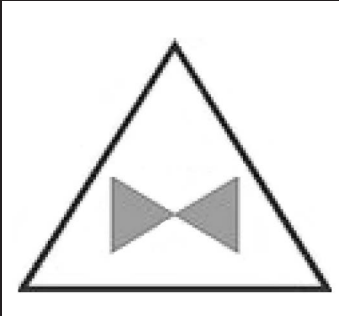
e) de tabel betreffende artikel 6.07, lid 2, wordt vervangen door:

„6.07, lid 2, onder a)	Niveau alarm van de hydraulische tanks en alarm van de werkdruk	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2026”
------------------------	---	--

f) de tabel betreffende artikel 7.02, lid 2 tot 7, wordt vervangen door:

„7.02, lid 2 tot 6	Vrij zicht vanuit het stuurhuis met uitzondering van de volgende leden	N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2049”
--------------------	--	--

30) De volgende figuur 9 wordt ingevoegd in aanhangsel I:

„Figuur 9 Snelsluitende afsluiter op de tank		Kleur: bruin/wit”
---	--	-------------------

31) De volgende aanhangsels III en IV worden toegevoegd:

„Aanhangsel III

Model van het uniek Europees scheepsidentificatienummer

A	A	A	x	x	x	x	x
[Code van de bevoegde autoriteit die het Europees scheepsidentificatienummer toewijst]			[Serienummer]				

In dit model staat „AAA” voor de code van drie cijfers die de bevoegde autoriteit toekent bij de toewijzing van het Europees scheepsidentificatienummer, waarbij de volgende nummers moeten worden gerespecteerd voor de landen in kwestie:

001-019	Frankrijk
020-039	Nederland
040-059	Duitsland
060-069	België
070-079	Zwitserland
080-099	Bestemd voor schepen uit landen die geen partij zijn bij de Akte van Mannheim en waaraan een Rijnvaartcertificaat is verstrekt vóór 1.4.2007
100-119	Noorwegen
120-139	Denemarken
140-159	Verenigd Koninkrijk
160-169	IJsland
170-179	Ierland
180-189	Portugal
190-199	Gereserveerd
200-219	Luxemburg
220-239	Finland
240-259	Polen
260-269	Estland

270-279	Litouwen
280-289	Letland
290-299	Gereserveerd
300-309	Oostenrijk
310-319	Liechtenstein
320-329	Tsjechië
330-339	Slowakije
340-349	Gereserveerd
350-359	Kroatië
360-369	Servië
370-379	Bosnië en Herzegovina
380-399	Hongarije
400-419	Rusland
420-439	Oekraïne
440-449	Belarus
450-459	Moldavië
460-469	Roemenië
470-479	Bulgarije
480-489	Georgië
490-499	Gereserveerd
500-519	Turkije
520-539	Griekenland
540-549	Cyprus
550-559	Albanië
560-569	Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië
570-579	Slovenië
580-589	Montenegro
590-599	Gereserveerd
600-619	Italië
620-639	Spanje
640-649	Andorra
650-659	Malta
660-669	Monaco
670-679	San Marino
680-699	Gereserveerd
700-719	Zweden
720-739	Canada
740-759	Verenigde Staten van Amerika
760-769	Israël
770-799	Gereserveerd
800-809	Azerbeidzjan
810-819	Kazachstan
820-829	Kirgizstan
830-839	Tadzjikistan
840-849	Turkmenistan
850-859	Oezbekistan
860-869	Iran
870-999	Gereserveerd

„xxxxx” staat voor het serienummer van vijf cijfers dat door de bevoegde autoriteit is toegekend.

*Aanhangsel IV***Gegevens voor scheepsidentificatie****A. Alle vaartuigen**

1. Uniek Europees Scheepsidentificatienummer overeenkomstig artikel 2.18 van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 3, van het model en bijlage VI, 5e kolom)
2. Naam van het vaartuig/schip (bijlage V, deel 1, vak 1, van het model en bijlage VI, 4e kolom)
3. Type vaartuig als bepaald in artikel 1.01, punt 1 t/m 28, van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 2, van het model)
4. Totale lengte als bepaald in artikel 1.01, punt 70, van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 17a)
5. Totale breedte als bepaald in artikel 1.01, punt 73, van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 18a)
6. Diepte als bepaald in artikel 1.01, punt 76, van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 19)
7. Gegevensbron (= communautair certificaat)
8. Laadvermogen (bijlage V, deel 1, vak 21 en bijlage VI, 11e kolom) cargoschepen
9. Deplacement als bepaald in artikel 1.01, punt 60, van deze bijlage (bijlage V, deel 1, vak 21 en bijlage VI, 11e kolom) voor andere dan cargoschepen
10. Exploitant (eigenaar of zijn vertegenwoordiger, bijlage II, hoofdstuk 2)
11. Instantie van afgifte (bijlage V, deel 1, en bijlage VI)
12. Nummer van het communautaire binnenvaartcertificaat (bijlage V, deel 1, en bijlage VI, 1e kolom, van het model)
13. Vervaldatum (bijlage V, deel 1, vak 11, van het model en bijlage VI, 17e kolom van het model)
14. Maker van het gegevensbestand

B. Indien beschikbaar

1. Nationaal nummer
 2. Type schip overeenkomstig de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart
 3. Enkele of dubbele romp overeenkomstig ADN/ADNR
 4. Hoogte als bepaald in artikel 1.01, punt 75
 5. Brutotonnage (voor zeeschepen)
 6. IMO-nummer (voor zeeschepen)
 7. Roepnaam (voor zeeschepen)
 8. MMSI-nummer
 9. ATIS-code
 10. Type, nummer, instantie van afgifte en vervaldatum van andere certificaten"
-

BIJLAGE II

1. Bijlage V bij Richtlijn 2006/87/EG wordt als volgt gewijzigd:
 - a) in deel I, vak 3, van het model wordt de term „Officieel scheepsnummer” vervangen door „Uniek Europees Scheepsidentificatienummer”;
 - b) in deel II, nummer 2, van het model wordt de term „Officieel scheepsnummer” vervangen door „Uniek Europees Scheepsidentificatienummer”;
 - c) in deel III, vak 3, van het model wordt de term „Officieel scheepsnummer” vervangen door „Uniek Europees Scheepsidentificatienummer”.
 2. In bijlage VI bij Richtlijn 2006/87/EG, vijfde kolom, wordt de rubriek „Officieel scheepsnummer” vervangen door „Uniek Europees Scheepsidentificatienummer”.
-