

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

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1 Definities

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

Artikel 2 Toepassing

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

Hoofdstuk 2. Waterdichte indeling van het schip

Artikel 3 Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Voor veerboten wordt het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden aangetoond overeenkomstig artikel 4.

2. Bij de lekberekening wordt uitgegaan van de volgende beschadigingsomvang:

a. in de zijden van het schip:

1e. in de langsrichting 0,10 Lwl, echter niet minder dan 7,50 m;

2e. in de breedterichting, horizontaal gemeten op het vlak van de grootste inzinking, 1,00 m;

3e. in de hoogterichting, gerekend vanaf de basis, onbegrensd.

b. in het vlak van het schip:

1e. in de langsrichting 0,10 Lwl, echter niet minder dan 7,50 m;

2e. in de breedterichting 0,20 Bwl, echter niet minder dan 3,00 m;

3e. in de hoogterichting 0,60 m, gemeten vanaf de basis.

Onder lensputten mag de hoogte tot 0,50 m verminderd worden; in dat geval mag de inhoud van een lensput niet meer bedragen dan 0,05 m³.

3. Alle langs- en dwarschotten, alsmede dekken en tankbegrenzingsen, die zijn gelegen binnen de in het tweede lid genoemde beschadigingsomvang worden als lek gerekend.

4. Ongeacht de beschadigingsomvang, genoemd in het tweede lid, voldoet het schip bovendien aan de ééncompartimentsstandaard zoals voorgeschreven in artikel 15.03, negende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.

5. Deuren in waterdichte schotten onder het schottendek zijn niet toegestaan. Wanneer naar het redelijk oordeel van de minister blijkt dat een deur in een waterdicht schot voor de bedrijfsvoering van het schip noodzakelijk is, kan voor zulk een deur die geheel boven het vlak van de grootste inzinking is gelegen, ontheffing van dit voorschrift worden gegeven.

Artikel 4 Regelen betreffende de waterdichte indeling

1. Het schip voldoet aan de eencompartiments-standaard. Hieronder wordt verstaan dat de plaatsing van de waterdichte schotten zodanig moet zijn, dat het schip na het vollopen van iedere willekeurige waterdichte afdeling niet inzinkt tot boven de indompelingsgrenslijn en dat aan artikel 15.03, zevende lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan. Bij de lekberekening wordt rekening gehouden met de aard van de bouw, zoals asymmetrische ruimten.

2. Als indompelingsgrenslijn wordt aangenomen een lijn op de zijde van het schip, die ligt op tenminste 10 cm onder het schottendek, respectievelijk onder het laagste niet waterdichte punt van het scheepsboord.

Waterdichte vensters mogen onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, wanneer zij niet geopend kunnen worden en voldoende sterk zijn.

Indieneen doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de voorschriften van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de scheepshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn.

3. Gerekend wordt met een permeabiliteit van 95%.

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

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

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

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

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

In dat geval moeten bij de lekberekening de voorpiek en de daarop volgende afdeling als gelijktijdig gevuld worden beschouwd. De afstand, gemeten tussen de loodlijn door het voorste snijpunt van de scheepsromp met het vlak van de grootste inzinking (voorloodlijn) en het achterste dwarsschot van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot, mag evenwel niet kleiner zijn dan 10% van de 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 3. Stabiliteit

Artikel 5 Algemene regelen

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

Artikel 6 Beladingstoestanden

1. Bij de stabiliteitsberekening, bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof en drinkwatertanks worden half gevuld aangenomen.
 2. Het voor de in artikel 5, eerste lid, bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading wordt bepaald door het in artikel 12, tweede lid, genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.
 3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading wordt over de veerboot verdeeld gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruimte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.
 4. Indien meerdere dekken voor voertuigen beschikbaar zijn, wordt bovendien een berekening gemaakt met het benedenrijdek leeg en de overige rijdekken beladen met het volgens het derde lid reeds bepaalde gewicht aan voertuigen.
 5. Voor de aanvangstoestand hoeft geen rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige trim en slagzij van het schip.
-

Artikel 7 Kenterende momenten

1. Voor veerboten wordt gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:
 - a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers;
 - b. een winddruk als bedoeld in artikel 15.03, vijfde lid, van bijlage II van de richtlijn, en
 - c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven als bedoeld in artikel 15.03, zesde lid, bijlage II van de richtlijn.
2. Daarnaast wordt gerekend met de gelijktijdige invloed van kenterende momenten ten gevolge van:
 - a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, als bedoeld in artikel 8;
 - b. een winddruk, als bedoeld in artikel 15.03, zesde lid, bijlage II van de richtlijn en

c. een belading met een voertuig, als bedoeld in [artikel 9](#), tweede lid.

3. Bij de in het eerste en tweede lid bedoelde berekeningen behoeft geen rekening te worden gehouden met de invloed van eventueel aanwezige dwars-schroeven.

Artikel 8 Kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen

1. Bij de bepaling van het kenterend moment ten gevolge van een dwarsscheepse verplaatsing van passagiers, als bedoeld in [artikel 7](#), eerste en tweede lid, onder a, wordt als uitgangspunt voor de berekening de ligging van het totale zwaartepunt van de passagiers op hart schip genomen.

2. Voor de berekening van het moment wordt een verplaatsing van alle passagiers vanuit hart schip naar die zijde van het schip aangenomen, waarbij de arm van het moment het grootst is. Daarbij wordt gerekend met een dichtheid van 3,75 personen per m² vrij dekoppervlak. Voor de bezetting van zitbanken wordt per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m gerekend.

Artikel 9 Belading met voertuigen

1. Bij de in [artikel 6](#) bedoelde belading met voertuigen wordt gerekend met een gelijkmatige verdeling over de rijdekken.

2. De slagzij wordt berekend voor de ongunstigste toestand, waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit hart schip bevindt. Hierbij worden de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast gerekend als bedoeld in artikel 6, tweede, derde en vierde lid.

3. De trim wordt berekend voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit het scheepsmidden bevindt. Hierbij worden de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast gerekend als bedoeld in artikel 6, tweede en derde lid.

4. Voor de hoogte van het zwaartepunt van voertuigen en hun lading wordt boven het rijdek gerekend met 0,80 m voor personenauto's en met 2,00 m voor vrachtauto's en autobussen.

Hoofdstuk 4. Vrijboord en veiligheidsafstand

Artikel 10 Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

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

2. Bij veerboten waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid voldoende sterk zijn en alle openingen in de scheepshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, bedraagt het resterende vrijboord ten minste 0,20 m. Voor de getrimde toestand,

bedoeld in [artikel 9](#), derde lid, mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerboot zijn verminderd tot 0,10 m.

Artikel 11 Vrijboord en veiligheidsafstand

1. Het vrijboord is ten minste gelijk aan de som van:

- a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de voorschriften van de artikelen 5, 6 en 7; en
- b. het resterend vrijboord, bedoeld in artikel 10.

Het vrijboord bedraagt evenwel ten minste 0,40 m.

2. De veiligheidsafstand is ten minste gelijk aan de som van:

- a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de voorschriften van de artikelen 5, 6 en 7; en
- b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in artikel 10.

De veiligheidsafstand tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn, bedraagt evenwel niet minder dan 0,60 m.

Artikel 12 Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de artikelen 5 tot en met 11 als aan de [artikelen 15.02](#) en [15.03](#), van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG wordt voldaan.

De minister kan echter voor een bepaalde veerboot of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen.

2. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking wordt rekenkundig bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef.

Hoofdstuk 5. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers en voorzieningen

Artikel 13 Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de artikelen 5 tot en met 11 alsmede aan [artikel 15.03](#), derde lid, onder g, van bijlage II van de richtlijn wordt voldaan.

2. Bovendien wordt het aantal passagiers afhankelijk gesteld van het beschikbare dekoppervlak overeenkomstig [artikel 15.05](#), tweede lid, onderdeel a, in samenhang met [artikel 15.06](#), achtste lid, van bijlage II van de richtlijn met dien verstande dat dekruimte bestemd voor het vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen niet voor het aantal passagiers wordt meegerekend.

3. Onverminderd het in het eerste en tweede lid bepaalde vervoert een veerboot ten hoogste 1750 passagiers.

Artikel 14 Voorzieningen

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

Hoofdstuk 6. Constructie

Artikel 15 Constructie van dekken

1. De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken zijn zodanig geconstrueerd dat deze een gelijkmatige belasting van ten minste 4000 N/m² kunnen dragen. Uitsluitend voor het vervoer van personenauto's bestemde beweegbare dekken met een doorrijhoogte van ten hoogste 2,00 m worden geconstrueerd voor een gelijkmatige belasting van ten minste 2000 N/m².

2. De voor voertuigen bestemde vaste en beweegbare dekken, laadkleppen en dergelijke zijn bovendien berekend voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken.

3. De toelaatbare spanningen in de constructie worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van degene die ingevolge artikel 14, eerste lid, van de wet is aangewezen.

4. Onder het schottendek bevinden zich geen voor voertuigen bestemde dekken.

5. De voor voertuigen bestemde dekken worden zonder zeeg uitgevoerd.

6. Onverminderd de voorschriften betreffende de veiligheidsafstand moeten openingen in het schottendek, indien dit een dek is dat is bestemd voor voertuigen, zijn voorzien van een drempel met een hoogte van ten minste 30 cm.

7. Dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van een oppervlaktelaag met een zodanige stroefheid, dat bij een statische hoek van de veerboot van 15° voertuigen, in het bijzonder vrachtauto's, bussen e.d., niet glijden.

8. Dekken, in het bijzonder de voor voertuigen bestemde dekken, moeten van voldoende spuimogelijkheden zijn voorzien teneinde overkomend water, hemelwater en bluswater snel te kunnen afvoeren.

9. a. De voor voertuigen bestemde dekken hebben ten minste een beschikbare breedte b in mm volgens onderstaande formules:

1e. bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 0 tot 450 mm:

$$b = r \cdot n + 500$$

b wordt gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken,

2e. bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 450 mm of meer:

$$b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$$

b wordt gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs), met dien verstande dat b voor slechts een enkele opstelstrook tussen de opstaande randen s mm bedraagt.

In deze formules betekent:

n = het aantal opstelstroken;

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

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

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

b. De opstelstroken op de voor voertuigen bestemde dekken moeten duidelijk gemarkeerd zijn. Indien een dek meer dan twee opstelstroken heeft moeten de markeringsstrepen van de buitenste stroken zich op een afstand van ten minste 2400 mm voor personenauto's en 3300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden. Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad (stoep, trottoir) moet echter tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand ten minste 1950 respectievelijk 2850 mm bedragen. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen. Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor personenauto's en vrachtauto's, bussen e.d. mogelijk.

c. Op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a en b bedoelde breedte van de opstelstroken geldt een opstelverbod. Dit moet door markeringen op het dek zijn aangegeven. Een afwijking van dit voorschrift kan worden toegestaan, indien wordt aangetoond dat de voertuigen veilig kunnen worden verlaten.

10. De maximum toelaatbare asbelasting en wioldruk zijn goed zichtbaar op een geschikte plaats aangegeven behoudens het geval dat het dek geconstrueerd is voor alle ingevolge het Wegenverkeersreglement toegestane voertuigen.

Artikel 16 Relingen, ramen en poorten

1. Bij relingen zijn uitsluitend verticale stijlen met een onderlinge afstand van niet meer dan 100 mm toegestaan.

2. In de scheepshuid worden onder het vrijboorddek geen ramen en poorten toegepast die geopend kunnen worden.

Artikel 17 Machinekamers

1. Veerboten die zijn bestemd of ingericht voor het vervoer van meer dan 300 passagiers, zijn voorzien van ten minste twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing.

2. Het vermogen van de in elk der in het eerste lid bedoelde machinekamers geïnstalleerde voortstuwingsinstallaties is zodanig dat daarmee een scheepssnelheid gelijk aan 0,6 maal de dienstsnelheid kan worden bereikt.

3. De voortstuwingsinstallaties van de in het eerste lid bedoelde gescheiden machinekamers werken volledig onafhankelijk van elkaar.

Hoofdstuk 7. Reddingmiddelen en overige uitrusting

Artikel 18 Reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen

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

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

7. Ontschepingsladders zijn van een zodanige lengte, dat zij in de meest ongunstige ligging van het schip in onbeschadigde toestand alsook in lekke toestand tot op de waterlijn reiken. Ontschepingsladders zijn als touwladders uitgevoerd. Daarbij bestaat een ladder uit ten minste vier verticale touwen op een onderlinge afstand van niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm. De onderlinge afstand van de horizontaal aangebrachte treden bedraagt niet meer dan 30 cm. Ontschepingsnetten met overeenkomstige afmetingen van andere constructies kunnen worden toegestaan.

8. Ontschepingsglijbanen kunnen van vaste dan wel van zelfontvouwende uitvoering zijn. De breedte van elke glijbaan mag niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm bedragen. De lengte en de oppervlakteruwheid van de glijbanen wordt zodanig gekozen dat een voldoende doch niet te hoge glijsnelheid wordt gewaarborgd.

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

Artikel 19 Persoonlijke beschermingsmiddelen

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

Artikel 20 Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers

1. Op veerboten zijn duidelijk en goed leesbaar instructies aangebracht voor passagiers in geval van calamiteiten.

De inhoud en plaats van deze instructies worden in overleg met de minister vastgesteld.

2. Op veerboten zijn duidelijk zichtbare borden aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor en het op de rem zetten van het voertuig.

3. Door middel van markeringen en aanduidingsborden wordt aangegeven dat het gebruik van uitgangen, looppaden en vluchtwegen niet mag worden belemmerd door bagage, fietsen en dergelijke.

Artikel 21 Ankergeroi

1. Veerboten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen zijn aan elk scheepseinde voorzien van ten minste één anker.

2. In een geval als genoemd in het eerste lid, bedraagt het totale gewicht van de ankers aan elk scheepseinde ten minste 0,75 P, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig [artikel 10.01](#), tweede lid, van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG.

Volgens bijlage 3.1 bij de binnenvaartregeling moet voor passagiersschepen op zone 2 rekening gehouden worden met het windvangend oppervlak.

Een veerboot is echter volgens de definities geen passagiersschip.

3. Daarbij is elk anker voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen en kabels van artikel 10.01, tiende, elfde en veertiende lid, van bijlage II van de richtlijn. Hierbij wordt in de formule voor de waarde Pa het bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker genomen.

Artikel 22 Nautische apparatuur

Naast de in de richtlijn voorgeschreven uitrusting hebben verboden de volgende uitrusting aan boord:

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

Hoofdstuk 8 Wederzijdse erkenning

Artikel 23

Met de in deze bijlage vastgestelde technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische eisen, vastgesteld door of vanwege een lidstaat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.
