

Bijlage X - Reddingmiddelen

Artikel 1. Constructie van reddingboten.

1. a) Een reddingboot moet goed en van deugdelijk materiaal, volgens door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te geven aanwijzingen, zijn gebouwd;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) een reddingboot moet van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit bezit; zij moet een positieve aanvangsstabiliteit kunnen handhaven wanneer bij volle bezetting en met volledige uitrusting de zee vrij kan binnendringen;

c) het vrijboord van de volledig bezette en uitgeruste reddingboot, gemeten in het middel van de lengte, moet ten minste gelijk zijn aan 6 % van de lengte of 44 % van de holte, welke van de beide uitkomsten de grootste is. Onder lengte en holte van de boot wordt bedoeld de lengte en holte als omschreven in § 5 van artikel 2 van deze bijlage.

2. Een reddingboot moet vaste boorden hebben en mag alleen binnenboord van middelen tot verhoging van het drijfvermogen zijn voorzien.

3. a) Een reddingboot voorzien van een stijve overkapping moet voldoen aan door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te stellen eisen. De overkapping moet zowel van binnenuit als van buitenaf gemakkelijk kunnen worden geopend en mag geen belemmering vormen voor snel inschepen en ontschepen of voor het te water brengen en behandelen van de reddingboot. De overkapping dient aan de buitenzijde oranje gekleurd te zijn;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) een reddingboot niet voorzien van een stijve overkapping moet aan de binnenzijde oranje gekleurd zijn.

Indien de losse overkapping als bedoeld onder (y) van § 1 van artikel 6 van deze bijlage is voorgeschreven, moeten doelmatige middelen aanwezig zijn om deze overkapping te kunnen aanbrengen.

4. Een motorreddingboot mag, ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], zijn voorzien van middelen ter voorkoming van het binnenkomen van water over de voorsteven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Aan boord van een passagiersschip en van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton of meer moeten de reddingboten een lengte hebben van niet minder dan 7,30 m, tenzij [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van oordeel is dat in verband met de afmetingen van het schip of een andere redenen, het aan boord plaatsen van zulke reddingboten onredelijk of onuitvoerbaar is.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Op geen enkel schip mogen de reddingboten een lengte van minder dan 4,90 m hebben.

Onder lengte wordt in deze paragraaf verstaan de lengte als omschreven in § 5 van artikel 2 van deze bijlage.

6. Een reddingboot, vol belast met personen en uitrusting, waarvan het gewicht meer bedraagt dan 20.300 kg en een reddingboot die plaatsruimte biedt voor meer dan 150 personen, berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze bijlage zijn aan boord niet toegelaten.

7. Een reddingboot waarin meer dan 60 doch niet meer dan 100 personen mogen worden opgenomen, moet of een motorreddingboot zijn die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 4 van deze bijlage, of een reddingboot, uitgerust met een goedgekeurde inrichting voor werktuiglijke voortstuwing, die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 5 van deze bijlage. Een reddingboot waarin meer dan 100 personen mogen worden opgenomen, moet een motorreddingboot zijn die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 4 van deze bijlage.

8. Een reddingboot moet voldoende sterk zijn om zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water te kunnen worden gevierd.

Een reddingboot moet zo sterk zijn dat, wanneer onderworpen aan een overbelasting van 25 % daarvan geen blijvende vervorming het gevolg is.

9. Een reddingboot moet een gemiddelde zeeg hebben, die ten minste gelijk is aan 4 % van haar lengte. De zeeg moet van ongeveer parabolische vorm zijn.

10. a) Een reddingboot moet eigen drijfvermogen hebben of zijn voorzien van roestvaste waterdichte luchtkasten of gelijkwaardige drijflichamen van goedgekeurd roestvast materiaal dat is bestand tegen aantasting door olie of olieproducten, voldoende om de boot met uitrusting drijvende te houden wanneer deze is volgeslagen en de zee vrij kan binnendringen;

b) bovendien moet worden gezorgd voor een aanvullend volume aan roestvrije waterdichte luchtkasten of gelijkwaardige drijflichamen van goedgekeurd roestvast materiaal dat niet wordt aangetast door olie of olieproducten gelijk aan ten minste één tiende van de kubieke inhoud van de boot;

c) in een reddingboot waarin 100 of meer personen mogen worden opgenomen, moet het drijfvermogen, ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], worden vergroot;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

d) waterdichte luchtkasten mogen worden opgevuld met goedgekeurd roestvast drijvend materiaal dat bestand is tegen aantasting door olie of olieproducten. Het gewicht van dit materiaal moet door extra drijfvermogen worden gecompenseerd;

e) waterdichte luchtkasten moeten van doelmatig materiaal zijn vervaardigd en, ook indien zij vast zijn ingebouwd en niet zijn opgevuld op de wijze als omschreven in d) niet langer dan 1,25 m zijn;

f) de betimmering in een reddingboot moet zodanig zijn aangebracht, dat losse middelen tot vergroting van het drijfvermogen op een eenvoudige wijze kunnen worden weggenomen voor inspectie.

11. Doften en zijbanken moeten zo laag als praktisch mogelijk is in de reddingboot zijn aangebracht.

12. De bevestiging van een reddingboot aan de lopers moet zodanig zijn uitgevoerd dat de reddingboot tijdens het te water brengen voldoende stabiel is. De onderblokken van de takels moeten gemakkelijk en vlug kunnen worden uitgehaakt.

13. Een reddingboot moet zijn voorzien van vast aangebrachte tanks en bergplaatsen, geschikt voor de berging van zoetwater, noodrantsoenen en daarvoor in aanmerking komende uitrustingsartikelen.

[14. De volheidscoëfficiënt van de overeenkomstig artikel 2 van deze bijlage bepaalde kubieke inhoud van een reddingboot, uitgezonderd een houten reddingboot vervaardigd van planken, mag niet kleiner zijn dan 0,64. [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag evenwel een volheidsgraad kleiner dan 0,64 toelaten, indien de metacenterhoogte en het vrijboord van de reddingboot, geladen met volle bezetting en volledige uitrusting, door hem voldoende worden geacht.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 1; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

15. Aan elke zijde van een reddingboot moet een kimkiel zijn aangebracht, die is voorzien van uitsparingen voor handgrepen en die zo ver mogelijk doch over ten minste 60 % van de lengte van de boot, als bedoeld in § 5, van artikel 2 van deze bijlage, moet doorlopen. Zij moeten zodanig zijn aangebracht dat zij op generlei wijze het te water brengen van de boot belemmeren.

[16. Een reddingboot moet ten genoeg van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien]

<oud art. 1, 16 opgeheven door KB 24 november 1978, Bijlage X, 1; ingevoerd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 1; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 2. Inhoud van reddingboten.

1. De inhoud van een reddingboot moet worden bepaald naar de regel van Simpson.

De inhoud van een reddingboot met platte spiegel moet worden berekend alsof de reddingboot van achteren scherp toeloopt.

2. De inhoud van een reddingboot in kubieke meter wordt uitgedrukt door de formule:

$$\text{Inhoud} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C)$$

waarbij L de lengte is van de reddingboot in meters, gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid aan de voorstevan tot het overeenkomstige punt aan de achterstevan; voor een boot met platte spiegel wordt de lengte gemeten tot de binnenkant van de spiegel;

A, B en C geven respectievelijk de oppervlakken der dwarsdoorsneden aan op 0,25 L van voren berekend, in het midden en op één vierde van de lengte van achteren, die overeenkomen met de 3 deelpunten die verkregen worden door L in 4 gelijke delen te verdelen.

De oppervlakken A, B en C in vierkante meter worden bepaald door de volgende formule achtereenvolgens op elk der 3 dwarsdoorsneden toe te passen:

$$\text{Oppervlak} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

waarbij h de holte in meters is, gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid bij de kiel tot de lijn die de bovenkant van de dolboorden verbindt of in bepaalde gevallen tot een lagere hoogte als hierna aangegeven;

a, b, c, d en e geven de horizontale breedten van de reddingboot aan in meters, gemeten tot de binnenkant van de huid op de 2 uiterste punten van de betrokken holte, alsmede op de 3 deelpunten, die verkregen worden door deling van h in 4 gelijke delen; a en e zijn de breedten aan de uiteinden en c die in het midden van h.

3. Indien de zeeg van het dolboord, gemeten op 2 punten gelegen op 0,25 L, van de uiteinden af gerekend, meer bedraagt dan 1 % van deze lengte, moeten de holten die worden gebruikt voor de berekening der oppervlakken van de dwarsdoorsneden A of C, gelijk worden gesteld aan de holte van de reddingboot in het midden, vermeerderd met 1 % van de lengte van de boot.

4. Indien de holte van de reddingboot in het midden meer bedraagt dan 45 % van de grootste breedte, moet de holte, te gebruiken voor de berekening van het oppervlak van de midscheepse dwarsdoorsnede B, op 45 % van die breedte worden gesteld en de holte, te gebruiken voor de berekening van de oppervlakken van de op één vierde van de lengte gerekend van voren en van achteren, gelegen doorsnede A en C, worden verkregen door de voor de doorsnede B gebruikte holte te vermeerderen met een bedrag gelijk aan 1 % van de lengte L van de reddingboot, met dien verstande dat de holten, voor de berekening van de oppervlakken A en C gebruikt, in geen geval de werkelijke holten op die punten mogen overschrijden.

5. De inhoud van een houten reddingboot vervaardigd van planken, mag worden bepaald op 0,6 maal het product van lengte, breedte en holte, indien vaststaat dat deze niet groter is dan die welke op de in de vorige leden aangegeven wijze zou zijn verkregen. De afmetingen dienen dan als volgt te worden bepaald:

Lengte: tussen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met de voorsteven en het overeenkomende punt aan de achtersteven, dan wel bij een boot met platte spiegel, de achterkant van de spiegel.

Breedte: op de buitenkant van de huid ter plaatse van de grootste breedte.

Holte : in het midden van de boot, van de binnenzijde van de huid bij de kiel tot de lijn die de bovenkant van de dolboorden verbindt; de holte voor de berekening van de inhoud mag echter in geen geval groter zijn dan 45 % van de breedte.

6. De inhoud van een motorreddingboot of een reddingboot uitgerust met een ander werktuiglijk voortstuwingsmiddel, wordt verkregen door de bruto inhoud te verminderen met de inhoud van de ruimte, ingenomen door de motor met toebehoren of het drijfwerk van het andere voortstuwingsmiddel en, zo deze aan boord zijn, met die ingenomen door de radiotelegrafie-installatie en het zoeklicht met hun toebehoren.

Art. 3. Aantal personen in reddingboten.

1. Het aantal personen dat in een reddingboot zal mogen worden opgenomen, moet gelijk zijn aan het grootste gehele getal, verkregen door de inhoud in kubieke meters te delen:

voor een reddingboot met een lengte van 7,30 m of meer: door 0,283;

voor een reddingboot met een lengte van 4,90 m : door 0,396,

en

voor een reddingboot met een lengte van meer dan 4,90 m doch minder dan 7,30 m: door een getal, te verkrijgen door interpolatie, tussen 0,396 en 0,283,

met dien verstande:

a) dat het berekende aantal in geen geval het aantal personen te boven mag gaan, dat kan zitten zonder daarbij het gebruik van de riemen of de werking van een ander voortstuwingsmiddel op enigerlei wijze te belemmeren, hetgeen uit een zitproef met de reddingboot te water moet blijken. Deze zitproef moet worden gehouden met volwassen personen, elk met een redding gordel aan;

b) dat, indien de holte van de reddingboot meer bedraagt dan 122 cm, het berekende aantal personen in evenredigheid met de verhouding van 122 cm tot de werkelijke holte moet worden verminderd, tenzij uit een zitproef als bedoeld onder a) blijkt, dat de toegepaste reductie geheel of gedeeltelijk kan vervallen;

c) dat het berekende aantal personen moet worden verminderd indien mocht blijken dat bij de proef tot het nagaan van het minimum vrijboord van de volledig uitgeruste boot, bezwaard met een gewicht van ten minste 75 kg voor iedere persoon die zij wordt geacht te kunnen opnemen, dit vrijboord kleiner wordt dan in § 1 van artikel 1 van deze bijlage is aangegeven.

2. Indien de bijzondere vorm of inrichting van een reddingboot daartoe aanleiding geeft, wordt het toe te laten aantal personen door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgesteld.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 4. Motorreddingboten.

1. Een motorreddingboot moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) zij moet zijn uitgerust met een goedgekeurde dieselmotor en steeds gereed zijn voor gebruik. De motor moet onder alle omstandigheden gemakkelijk kunnen worden gestart;

b) de motor met toebehoren moet op afdoende wijze zijn omkast ten einde onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking te waarborgen. De omkasting moet brandwerend zijn;

c) zij moet zijn voorzien van voldoende brandstof om gedurende 24 uren onafgebroken te varen met de snelheid, vermeld in d);

d) de snelheid bij vooruitvaren moet in kalm water bij volle belasting met personen en uitrusting zijn:

(i) voor motorreddingboten die ingevolge het bepaalde in artikel 65 zijn voorgeschreven aan boord van passagiersschepen, tankschepen, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de

walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, ten minste 6 zeemijlen per uur;

(ii) voor elke andere motorreddingboot ten minste 4 zeemijlen per uur;

e) achteruitvaren moet mogelijk zijn.

2. Het volume van de middelen voor het inwendige drijfvermogen van een motorreddingboot moet, boven dat vereist ingevolge het bepaalde in artikel 1 van deze bijlage, worden vermeerderd met een inhoud, waardoor de invloed van het gewicht van de motor met toebehoren en, indien aangebracht, het zoeklicht en de radiotelegrafie-installatie met hun toebehoren, wordt opgeheven en verminderd met 0,0283 m³ voor elke persoon, die de boot minder kan opnemen door de aanwezigheid van de motor met toebehoren en, indien aangebracht, het zoeklicht en de radiotelegrafie-installatie met hun toebehoren.

Art. 5. Werktuiglijk voortbewogen reddingboten, geen motorreddingboten zijnde.

1. Een werktuiglijk voortbewogen reddingboot, geen motorreddingboot zijnde, moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) de voortbewegingsinrichting moet van een goedgekeurd type zijn en moet voldoende vermogen kunnen ontwikkelen om een te water gelaten reddingboot vlug vrij te krijgen van de zijde van het schip en deze op koers te kunnen houden onder ongunstige weersomstandigheden. Indien de inrichting met handkracht wordt gedreven, moet zij door ongeoefende personen kunnen worden bediend ook als de reddingboot vol water staat;

b) de inrichting moet aan de boot in kalm water een snelheid van ten minste 4 zeemijlen per uur kunnen geven;

c) er moet een inrichting zijn aangebracht door middel waarvan de roerganger in staat is de reddingboot op elk ogenblik achteruit te doen varen wanneer de voortbewegingsinrichting in werking is.

2. Het volume van de middelen voor het inwendige drijfvermogen van een werktuiglijk voortbewogen reddingboot, geen motorreddingboot zijnde, moet, boven dat vereist ingevolge het bepaalde in artikel 1 van deze bijlage, worden vermeerderd met een inhoud waardoor de invloed van het gewicht van de voortbewegingsinrichting wordt opgeheven.

Art. 6. Uitrusting van reddingboten.

1. Iedere reddingboot moet voorzien zijn van doelmatige middelen om mensen in staat te stellen uit het water in de reddingboot te klimmen.

2. Iedere reddingboot aan boord van passagiersschepen en schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 500 ton en meer moet uitgerust zijn met:

a) één drijvende riem per doft, 2 reserve drijvende riemen en één drijvende stuurriem; een stel roeipennen of dollen, bestaande uit 2 stuks per doft, alsmede ½ waarloos stel, aan de reddingboot bevestigd met lijn of ketting, één bootshaak, voor gebruik gereed;

b) 2 proppen per propgat, aan de reddingboot bevestigd met lijn of ketting (proppen zijn niet vereist wanneer behoorlijk zelfwerkende kleppen zijn aangebracht). De plaats van de propgaten dient op duidelijke wijze te zijn aangegeven. Eén hoosvat en 2 emmers van goedgekeurd materiaal;

c) één roer aan de reddingboot bevestigd met een lijn en een helmstok;

d) 2 bijlen (één vóór en één achter in de reddingboot);

e) één olielamp, voor gebruik gereed, olie voor 12 branduren, 2 dozen stormlucifers, verpakt in een waterdichte houder;

f) één of meer masten met staand tuig van gegalvaniseerd staaldraad, en oranje gekleurde zeilen;

g) één doelmatig kompas, met één nachthuis, lichtgevend of uitgerust met een doelmatige verlichting, voorzien van een geldig certificaat afgegeven door een bevoegd persoon als bedoeld in artikel 79;

[h) één rondom de buitenzijde van de reddingboot in bochten hangende grijplijn, stevig vastgebinseld en voorzien van vlottende grijpklossen;]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, Bijlage X, 2>

i) één drijfanker van goedgekeurde samenstelling;

j) één vanglijn van voldoende sterkte en lengte, voor in de reddingboot vastgezet met strop en knevel ten einde gemakkelijk te kunnen worden losgemaakt;

één sleeplijn van voldoende sterkte en lengte, stevig bevestigd aan de voorsteven van de reddingboot en voor gebruik gereed;

k) 4,5 l golfstillende (plantaardige, vis of dierlijke) olie;

één oliezak of bus, zodanig vervaardigd dat de olie gemakkelijk op het water kan worden gestort en zodanig ingericht, dat deze aan een drijfanker kan worden bevestigd;

l) goedgekeurde noodrantsoenen, 1 kg per persoon waarvoor de reddingboot is goedgekeurd, luchtdicht verpakt en geborgen in een waterdichte houder;

m) zoetwater, 3 l per persoon, waarvoor de reddingboot is goedgekeurd, geborgen in waterdichte tank(s). Per persoon is 1 l minder vereist wanneer een goedgekeurd ontzoutingsapparaat aanwezig is, dat in staat is 1 l zoet water per persoon te leveren;

één roestvrij akertje met lijn;

één roestvrije, van maten voorziene drinkbeker;

n) 4 valschermsignalen van een goedgekeurd type, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven;

6 handstakellichten van een goedgekeurd type, die een helder rood licht kunnen geven;

2 drijvende rooksignalen van een goedgekeurd type (voor gebruik overdag), die een hoeveelheid oranje gekleurde rook kunnen verspreiden;

o) 3 kiellijnen, van knopen voorzien en vastgemaakt van dolboord tot dolboord onder de kiel door, om, ingeval de reddingboot is omgeslagen, mensen in staat te stellen zich aan de boot vast te houden;

[...]

<opgeheven door KB 7 januari 1998, art. 11, 2>

q) een waterdichte elektrische lantaarn, voor gebruik gereed en geschikt voor het geven van morse seinen;

een stel reservebatterijen (*);

een reservegloeilamp (*);

(*) verpakt in waterdichte houder;

r) één spiegel voor het geven van seinen overdag, van een goedgekeurd type;

s) één zakmes met blikopener, met lijn aan de boot bevestigd;

t) 2 drijvende lichte werplijnen, van een goedgekeurd type, van ten minste 30 m lengte en voorzien van een goedgekeurde drijvende werpring;

u) één handpomp van een goedgekeurd type;

v) één kistje, geschikt voor het opbergen van kleine uitrustingsstukken en voorzien van het nodige gereedschap, reparatiemateriaal, zeilplaat, -naalden en garen;

w) één misthoorn;

x) 3 vislijnen met haken;

y) één goedgekeurde oranjekleurige overkapping, geschikt om de inzittenden tegen weersinvloeden te beschermen. Deze is niet vereist indien de reddingboot voorzien is van een vaste overkapping als bedoeld onder a) van § 3 van artikel 1 van deze bijlage;

z) één door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgestelde lijst van reddingseinen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Iedere reddingboot aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 500 ton moet uitgerust zijn met de uitrustingsstukken vermeld in § 2, met dien verstande dat de stuurriem, de mast, het zeiltuig, het kompas, de sleeplijn, de handpomp en de overkapping niet vereist zijn en dat het aantal emmers, grijplijnen en werplijnen met één mag verminderd worden.

4. Indien naar de mening van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] wegens de duur van de reis de uitrustingsstukken hiervoren vermeld in § 2, f, l, r, s en x, overbodig zijn dan mag hij hiervan vrijstelling verlenen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Motorreddingboten en andere goedgekeurde werktuiglijk voortbewogen reddingboten behoeven, niettegenstaande het voorgeschrevene in § 2, niet uitgerust te zijn met een mast en zeilen en met meer dan een half stel riemen, maar zij moeten voorzien zijn van 2 bootshaken.

6. Elke motorreddingboot moet zijn uitgerust met een draagbaar brandblusapparaat van een goedgekeurd type, dat schuim of een andere doelmatige stof voor het blussen van oliebranden kan verspreiden.

Art. 7. Berging van de uitrusting in reddingboten.

De gehele uitrusting van een reddingboot, met uitzondering van de bootshaak die bij de hand moet zijn om de boot af te houden, moet op een geschikte plaats veilig in de reddingboot worden geborgen. Het sjoeren moet zodanig geschieden, dat de goede staat van de uitrusting verzekerd blijft en zo, dat het uithaken van de blokken niet wordt bemoeilijkt en het vlug embarkeren niet wordt belemmerd. Alle uitrustingstukken van de reddingboot moeten zo klein en zo licht in gewicht zijn als mogelijk is en moeten op doelmatige en compacte wijze zijn verpakt.

Art. 8. Radiotelegrafie-installatie en zoeklicht voor motorreddingboten.

1. Een radiotelegrafie-installatie voor een motorreddingboot, voorgeschreven in artikel 70, moet beantwoorden aan de volgende eisen:

- a) de radiotelegrafie-installatie moet voldoen aan de eisen gesteld, in artikel 6 van bijlage XII;
- b) de radio-installatie moet zijn opgesteld in een beschutte ruimte, groot genoeg om zowel het toestel als de bedienende persoon plaats te bieden;
- c) de inrichting moet zodanig zijn dat de goede werking van de zender en van de ontvanger niet wordt gestoord door de draaiende motor, ongeacht of de batterij al of niet onder lading staat;
- d) de radiobatterij mag niet worden gebruikt voor stroomlevering aan een aanzetmotor of een ontstekingsstelsel;
- e) de motor van de reddingboot moet zijn voorzien van een dynamo voor het opladen van de radiobatterij en voor eventuele andere doeleinden.

2. Het zoeklicht voor motorreddingboot voorgeschreven in artikel 70 moet zijn voorzien van een lamp van ten minste 80 W, een doelmatige reflector en een krachtbron, die goede verlichting mogelijk maken van een heldergekleurd voorwerp van ongeveer 18 m breedte op 180 m afstand gedurende in totaal 6 uren en moet ten minste 3 uren achtereen in bedrijf kunnen zijn.

Art. 9. Automatisch opblaasbare reddingvloten.

1. Een automatisch opblaasbaar reddingvlot moet van goedgekeurd materiaal vervaardigd en van een goedgekeurde constructie zijn. Het moet zo zijn vervaardigd dat het, drijvende blootgesteld aan welke toestand van de zee ook, gedurende dertig dagen tegen invloeden van weer en wind bestand is.

2. Een automatisch opblaasbaar reddingvlot dient aan de volgende eisen te voldoen:

a) het moet zo zijn geconstrueerd dat het in opgeblazen toestand en drijvend met opgezette overkapping in zeegang voldoende stabiliteit bezit;

[b] het moet zodanig zijn vervaardigd en verpakt dat, indien van een hoogte van 18 m in het water geworpen, noch het reddingvlot noch de uitrusting wordt beschadigd. Indien een reddingvlot aan boord van een schip op een hoogte van meer dan 18 m boven water dient te

worden geplaatst, moet het van een type zijn dat op bevredigende wijze een valproef van een hoogte minstens gelijk aan de hoogte waarop het moet geplaatst worden, heeft doorstaan;]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 2>

c) het moet zijn voorzien van een overkapping van een op zee zeer goed waarneembare kleur, die automatisch in opgezette stand komt wanneer het vlot wordt opgeblazen. Deze overkapping moet de inzittenden kunnen beschermen tegen weersinvloeden en moet voldoende sterk zijn;

d) de overkapping moet zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater;

e) zowel boven op de overkapping als binnen in het vlot moet een lamp zijn aangebracht die wordt gevoed door een bij het opblazen automatisch door zeewater geactiveerd element met voldoende energie voor een brandduur van ten minste 18 uren. Iedere lamp moet waterdicht zijn uitgevoerd en een voldoende lichtsterkte hebben;

f) het moet zijn voorzien van een voldoende sterke vanglijn van voldoende lengte en van middelen die het slepen gemakkelijk maken. Langs de buitenzijde moet het zijn voorzien van een stevig vastgebindselde in bochten hangende grijplijn; aan de binnenzijde moet eveneens rondom een grijplijn zijn aangebracht;

g) het moet door één persoon gemakkelijk kunnen worden omgekeerd wanneer het in opgeblazen toestand ondersteboven ligt;

h) het moet bij elke toegang zijn voorzien van doelmatige middelen om in het water liggende personen in staat te stellen in het reddingvlot te klimmen;

i) het drijfvermogen moet zodanig zijn aangebracht, dat door een verdeling in een even aantal afzonderlijke compartimenten de zekerheid bestaat, dat de helft hiervan in staat is het aantal personen waarvoor het vlot is goedgekeurd, boven water te houden, dan wel door enig ander even doelmatig middel een redelijk overschot aan drijfvermogen is verzekerd indien het vlot is beschadigd of gedeeltelijk niet opblaast;

j) het gezamenlijk gewicht van het reddingvlot, de uitrusting en de verpakking mag niet groter zijn dan 180 kg;

k) de vloer moet waterdicht en voldoende isolerend tegen koude zijn;

l) het opblazen moet geschieden met een voor de inzittenden onschadelijk gas; dit opblazen dient automatisch en snel te geschieden, hetzij door het trekken aan een lijn, hetzij op een andere even eenvoudige en doeltreffende wijze. Er moeten middelen beschikbaar zijn waardoor het mogelijk is de handpomp of blaasbalg, vereist ingevolge het bepaalde in artikel 11 van deze bijlage, te gebruiken voor het handhaven van de druk;

m) het moet kunnen worden opgeblazen bij temperaturen tussen + 66 °C en - 30 °C;

[n) het moet ten genoeg van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 2; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Het aantal personen waarvoor een automatisch opblaasbaar reddingvlot mag worden goedgekeurd, is gelijk aan het kleinste van beide volgende getallen:

a) het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofddrijfkamers (waarbij noch de steunbogen noch de doft of doften, indien aangebracht, mogen worden medegerekend) uitgedrukt in kubieke decimeter, te delen door 96;

b) het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het opgeblazen reddingvlot (waarbij de doft of doften, indien aangebracht, wel mogen worden medegerekend) uitgedrukt in vierkante decimeter, te delen door 37,2.

4. Geen reddingvlot mag worden goedgekeurd dat, berekend overeenkomstig § 3 plaats biedt aan minder dan 6 personen. De vaststelling van het grootste aantal personen, berekend volgens genoemde paragraaf waarvoor een opblaasbaar reddingvlot mag worden goedgekeurd, wordt aan het beleid van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] overgelaten, maar het mag in geen geval 25 te boven gaan.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. De vervaardiging van automatisch opblaasbare reddingsvlotten staat onder een voortdurend toezicht van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is]. Indien deze vlotten in het buitenland worden vervaardigd, kan genoeg worden genomen met een schriftelijk bewijs, dat zodanig toezicht door een van de fabriek onafhankelijke inspectie aangewezen door de overheid van het desbetreffende land, plaats vindt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. Een automatisch opblaasbaar reddingvlot dient op doelmatige wijze te zijn verpakt en geborgen opdat het zou beschermd zijn tegen weer en wind. Verpakt in zijn valies of andere verpakking moet het reddingvlot kunnen blijven drijven. De verpakking moet van voldoende handgrepen zijn voorzien, zodat het reddingvlot door 2 personen te water kan worden geworpen. De bergplaats moet zijn voorzien van een duidelijk opschrift en dusdanig staan opgesteld dat het reddingvlot in geval van nood onmiddellijk beschikbaar is. De vanglijn moet permanent aan een vast punt van het schip zijn bevestigd.

7. Een automatisch opblaasbaar vlot moet vóór zijn aflevering worden gekeurd door [een met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is]. Ieder automatisch opblaasbaar vlot zal geleverd worden voorzien van een geldig certificaat van keuring. Dit certificaat wordt afgegeven door de fabrikant, en wanneer de keuring met goed gevolg heeft plaats gehad, door de voornoemde ambtenaar bekrachtigd door het te voorzien van een dienststempel, datum en handtekening. Zodanige vlotten vervaardigd in het buitenland, zullen gekeurd worden door de aldaar gevestigde overheid, en geleverd worden met een certificaat van keuring, afgeleverd of bekrachtigd door voornoemde overheid.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Een automatisch opblaasbaar vlot is bovendien onderworpen aan een herkeuring door een erkend servicestation, voordat de geldigheidsduur van het certificaat van keuring is verlopen. Ten bewijze dat een vlot met goed gevolg aan een herkeuring werd onderworpen, levert het servicestation een nieuw certificaat van keuring af.

Ten aanzien van de wijze waarop deze keuringen moeten geschieden, alsmede omtrent de geldigheidsduur van de certificaten [worden door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] nadere aanwijzingen gegeven.] Op ieder certificaat zal de geldigheidsduur vermeld worden.

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 3; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

8. Een automatisch opblaasbaar reddingvlot van het strijkbare type moet voldoen aan de eisen gesteld in §§ 1 tot en met 7, en bovendien zo zijn geconstrueerd, dat het met alle personen, waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd, vanaf het inschepingsdek veilig te water kan worden gebracht.

Art. 10. Stijve reddingvloten.

1. Een stijf reddingvlot moet van goedgekeurd materiaal vervaardigd en van een goedgekeurde constructie zijn. Het moet zo zijn vervaardigd dat het drijvende blootgesteld aan welke toestanden van de zee ook, gedurende 30 dagen tegen invloeden van weer en wind is bestand.

2. Een stijf reddingvlot dient aan de volgende eisen te voldoen:

a) het moet te allen tijde, met welke zijde het ook boven drijft, voor het doel geschikt en stabiel zijn;

b) het moet zo zijn vervaardigd, dat het bestand is tegen aantasting door olie of olieprodukten;

c) het moet zo zijn vervaardigd dat, indien van een hoogte van 18 m te water geworpen, noch het vlot noch de uitrusting wordt beschadigd;

[Indien een reddingvlot aan boord van een schip op een hoogte van meer dan 18 m boven water dient te worden geplaatst, moet het van een type zijn dat op bevredigende wijze een valproef van een hoogte minstens gelijk aan de hoogte waarop het moet geplaatst worden, heeft doorstaan.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, Bijlage X, 3>

d) het moet zijn voorzien van een waterdichte vloer die de inzittenden afdoende boven water moet kunnen houden;

e) het moet zijn voorzien van een overkapping of soortgelijke inrichting van een op zee zeer goed waarneembare kleur, die de inzittenden tegen weersinvloeden moet kunnen beschermen, onverschillig welke zijde van het vlot boven drijft;

f) het moet zijn voorzien van een drijvend licht met een voldoende lichtsterkte en gevoed door een elektrisch element met voldoende energie voor een brandduur van ten minste 18 uren. Het licht moet met een lijn aan het reddingvlot zijn verbonden en automatisch in werking treden zodra het reddingvlot te water geraakt;

g) het moet zijn voorzien van een aan het vlot bevestigde voldoende sterke vanglijn van voldoende lengte en van middelen die het slepen gemakkelijk maken. Langs de buitenzijde moet het zijn voorzien van een stevig vastgebindselde in bochten hangende grijplijn; aan de binnenzijde moet eveneens rondom een grijplijn zijn aangebracht;

h) het moet bij elke toegang zijn voorzien van doelmatige middelen om in het water liggende personen in staat te stellen in het reddingvlot te klimmen;

i) de luchtkasten of gelijkwaardige drijfmiddelen moeten zo dicht mogelijk bij de zijden van het vlot zijn aangebracht;

j) de uitrusting moet zodanig zijn geplaatst dat deze gemakkelijk beschikbaar is, onverschillig welke zijde van het vlot boven drijft;

k) de gezamenlijke massa van het reddingvlot en de uitrusting mag aan boord van een passagiersschip niet groter zijn dan 180 kg. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, mag deze groter zijn dan 180 kg, indien het aan beide zijden van het schip te water kan worden gelaten of wanneer middelen aanwezig zijn, waarmee het mechanisch te water kan worden gebracht.

[l) het moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 3; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Het aantal personen waarvoor een vast reddingvlot mag worden goedgekeurd, is gelijk aan het kleinste van beide volgende getallen:

a) het grootste gehele getal verkregen door de inhoud der luchtkasten of gelijkwaardige drijfmiddelen, uitgedrukt in kubieke decimeter, te delen door 96;

b) het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer die gelegen is binnen dat gedeelte van het vlot dat bescherming aan de inzittenden biedt, uitgedrukt in vierkante decimeter, te delen door 37,2.

4. Een stijf reddingvlot moet vóór zijn aflevering worden gekeurd door [een met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is].

gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

De keuring in het buitenland kan door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] worden toevertrouwd aan de Overheid van dat land of aan een door die Overheid erkende deskundige.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Een stijf reddingvlot moet zo zijn geplaatst dat het, in het geval het schip zinkt, daarvan vrij drijft.

6. Een stijf reddingvlot van het strijkbare type moet voldoen aan de eisen gesteld in §§ 1 tot en met 5, en bovendien zo zijn geconstrueerd dat het met alle personen waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd, vanaf het inschepingsdek veilig te water kan worden gebracht.

Art. 11. Uitrusting van reddingvloten.

1. Een reddingvlot moet zijn uitgerust met:

a) een drijvende lichte werplijn van een goedgekeurd type, van ten minste 30 m lengte, het ene uiteinde voorzien van een goedgekeurde drijvende werpring, het andere uiteinde aan het reddingvlot vastgemaakt;

b) een hoosvat met een inhoud van niet minder dan 1 l en een veiligheidsmes.
In vloten voor meer dan 12 personen zijn 2 hoosvaten en 2 veiligheidsmessen vereist;

c) 2 sponzen;

d) 2 drijfkankers met lijn van ten minste 9 m lengte, waarvan één blijvend bevestigd aan het reddingvlot klaar voor gebruik en één als reserve;

e) 2 pagaaien;

f) materiaal voor het repareren van lekken in de drijfkamers, bestaande uit ten minste 3 lekstoppen van diverse grootten voor tijdelijke afdichting en uit materiaal voor blijvende afdichting;

g) een handpomp of blaasbalg;

h) 3 veiligheidsblikopeners;

i) een waterdichte verbandtrommel met een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vast te stellen inhoud;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

j) een roestvaste van maten voorziene drinkbeker;

k) een waterdichte elektrische lantaarn, voor gebruik gereed en geschikt voor het geven van morse-seinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservegloeilamp, verpakt in een waterdichte houder;

l) een spiegel voor het geven van seinen overdag van een goedgekeurd type en een signaalfluit;

m) 2 valschermsignalen van een goedgekeurd type, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven;

n) 6 handstakellichten van een goedgekeurd type, die een helder rood licht kunnen geven;

o) een vislijn met haken;

p) voor ieder persoon waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd een goedgekeurd noodrantsoen;

q) 1,5 l zoet water voor iedere persoon waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd, verpakt in goedgekeurde waterdichte houders; hiervan mag 0,5 l voor iedere persoon worden weggelaten indien een goedgekeurd ontzoutingsapparaat aanwezig is, dat in staat is dezelfde hoeveelheid zoetwater te leveren;

r) 6 tabletten van een middel tegen zeeziekte voor iedere persoon waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd;

s) een tegen water bestand instructieboekje in de Nederlandse en Franse taal voor het verblijf in reddingvloten;

t) een exemplaar van een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgestelde lijst van reddingseinen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. a) Het bepaalde in g) van § 1 is niet van toepassing voor een stijf reddingvlot;

b) in afwijking van het bepaalde in f) van § 1 moet een stijf reddingvlot zijn voorzien van het nodige reparatiemateriaal.

3. Een schip, uitgerust met reddingvloten, moet zijn voorzien van ten minste 2 vochtbestendige platen waarop een beknopt en duidelijke omschrijving betreffende de plaatsing en het te water brengen der reddingvloten is gegeven, verduidelijkt met de nodige tekeningen of foto's. Deze platen dienen aan boord op daarvoor geschikte plaatsen te worden opgehangen. Bovendien moet ten minste één exemplaar van een handboek, gevende bijzonderheden betreffende het reddingvlot en het gebruik ervan, aan boord aanwezig zijn.

4. In het geval dat passagiersschepen internationale reizen maken van zodanige korte duur, dat naar de mening van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] alle uitrustingsstukken, omschreven in § 1 niet nodig zijn, mag [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toestaan, dat één of meer reddingvloten, doch niet minder dan 1/6e van het aantal op elk zodanig schip gevoerde reddingvloten, slechts is voorzien van de uitrusting omschreven in § 1, a) tot en met g), k) en s), en van de helft van de uitrusting omschreven in § 1, m) en n), van genoemde paragraaf en dat de overige aan boord gevoerde reddingvloten slechts zijn voorzien van de uitrusting omschreven in a) tot en met g) en s van § 1.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 12. Drijvende toestellen.

1. Onder "drijvend toestel" wordt verstaan uitrusting die drijft, andere dan reddingboten, reddingvloten, reddingboeien en reddinggordels, en is bestemd om een vastgesteld aantal personen dat te water is geraakt drijvende te houden.

2. Een drijvend toestel moet aan de volgende eisen voldoen:

a) het moet van goedgekeurd materiaal, bestand tegen olie of olieproducten, en van goedgekeurde samenstelling zijn;

b) het moet van een op zee zeer goed waarneembare kleur zijn;

c) het moet te allen tijde met welke zijde het ook boven drijft, voor het doel geschikt en stabiel zijn;

d) het moet van zodanige afmetingen, sterkte en samenstelling zijn dat het, indien van een hoogte van 18 m te water geworpen, niet wordt beschadigd en vorm en andere eigenschappen behouden blijven;

e) het mag niet zwaarder zijn dan 180 kg tenzij doeltreffende middelen zijn aangebracht om het toestel zonder het met de hand te lichten te water te kunnen laten;

f) de luchtkasten of gelijkwaardige middelen voor het verkrijgen van drijfvermogen moeten zo dicht mogelijk bij de zijden van het toestel zijn aangebracht; het drijfvermogen mag niet door opblazen worden verkregen;

g) het moet zijn voorzien van een vanglijn van voldoende lengte en van een rondom de buitenzijde stevig vastgebindselde in bochten hangende grijplijn.

[h) het moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 4; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Het aantal personen waarvoor een drijvend toestel is goedgekeurd, moet gelijk zijn aan het kleinste van beide volgende getallen:

- a) het grootste gehele getal verkregen door het aantal kg ijzer, dat het toestel in zoet water kan dragen, te delen door 14,5;
- b) het grootste gehele getal verkregen door het aantal centimeters van de omtrek te delen door 30,5.

Art. 13. Merken van reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen.

1. De afmetingen van een reddingboot alsmede het aantal personen waarvoor zij is goedgekeurd, moeten in duidelijke en onuitwisbare letters daarop zijn aangegeven. De naam en de thuishaven van het schip waartoe de reddingboot behoort, moeten op beide zijden van de boeg zijn geschilderd. De reddingboten moeten doorlopend zijn genummerd.

2. Een drijvend toestel moet op gelijke wijze met het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, zijn gemerkt.

3. Een automatisch opblaasbaar reddingvlot en valies of andere verpakking moeten op gelijke wijze met het aantal personen waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd, zijn gemerkt. Op elk automatisch opblaasbaar reddingvlot moeten ook de naam van de fabrikant en het serienummer zijn aangegeven, zodat kan worden vastgesteld wie de eigenaar van het reddingvlot is.

4. Een stijf reddingvlot moet zijn gemerkt met het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, alsmede met de naam en de thuishaven van het schip waartoe het behoort.

5. Geen reddingboot, reddingvlot of drijvend toestel mag zijn gemerkt voor een groter aantal personen dan dat, verkregen op de wijze als omschreven in de artikelen 3, 9, 10 en 12 van deze bijlage.

Art. 14. Eisen voor reddingboeien en zelfontbrandende lichten.

1. Een reddingboei moet aan de volgende eisen voldoen:

[a] zij moet deugdelijk zijn vervaardigd van goedgekeurde materialen;]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 4>

b) zij moet gedurende 24 uur in zoet water een massa van ten minste [15,5 kg] ijzer kunnen dragen;

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 4>

c) zij moet bestand zijn tegen aantasting door olie of olieproducten;

d) zij moet van een op zee zeer goed waarneembare kleur zijn;

e) zij moet in blokletters zijn gemerkt met de naam en de thuishaven van het schip waarop de boei is geplaatst;

f) zij moet een massa hebben van ten minste [4,5 kg].

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, Bijlage X, 4>

[g) zij moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 5; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Een reddingboei gevuld met biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang, zomede een reddingboei waarvan het drijfvermogen afhangt van luchtkasten, is verboden.

3. Een reddingboei vervaardigd van kunststoffen, moet zijn drijfvermogen en duurzaamheid kunnen behouden in aanraking met zeewater, olie of olieproducten en onder alle op zee voorkomende temperatuurs- en klimaatswisselingen.

4. Een reddingboei moet zijn voorzien van een stevig vastgebindselde in bochten hangende grijplijn.

5. Een reddingboei mag gesloten of hoefijzervormig zijn. Een gesloten reddingboei moet een inwendige middellijn van ten minste 45 cm hebben. Een hoefijzervormige reddingboei moet zodanig zijn verstijfd, dat bij de onder b) van § 1 genoemde proef de breedte van de opening tussen 35 en 45 cm blijft.

6. Een zelfontbrandend licht, zoals vereist volgens artikel 59, § 8, mag niet door water kunnen worden gedoofd.

Het moet ten minste 45 minuten kunnen branden en in alle richtingen van de bovenste hemisfeer kunnen getoond worden met een lichtsterkte niet minder dan 2 candela.

Art. 15. Eisen voor reddinggordels.

1. Een reddinggordel mag slechts worden goedgekeurd indien hij aan de volgende eisen voldoet:

a) hij moet deugdelijk zijn vervaardigd van geschikt materiaal;

b) hij moet zodanig zijn gemaakt dat het risico van verkeerd aandoen zoveel mogelijk is uitgesloten; de gordel moet echter wel binnenstebuiten kunnen worden gedragen;

c) hij moet het hoofd van een uitgeput en bewusteloos persoon uit het water kunnen lichten en het in alle veiligheid boven water kunnen houden waarbij het lichaam ten opzichte van zijn verticale positie achterover helt;

d) hij moet het lichaam van uit eender welke positie kunnen wentelen en het in een veilige houding doen vlotten waarbij het ten opzichte van de verticale positie achterover helt;

e) hij moet bestand zijn tegen aantasting door olie of olieproducten,

f) hij moet van een zeer goed waarneembare kleur zijn;

g) hij moet zijn voorzien van een signaalfluit van goedgekeurd type, stevig aan de reddinggordel bevestigd;

h) hij moet zodanig gemaakt zijn dat het drijfvermogen voor het gebruik waartoe hij bestemd is niet meer dan 5 % vermindert na een verblijf van 24 uur in zoet water.

[i) hij moet ten genoeg van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 20, § 6; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Een reddinggordel, waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van voorafgaand opblazen mag voor gebruik door de bemanning van alle schepen, geen passagiers- of tankschepen zijnde, worden toegelaten, mits de gordel:

a) is voorzien van 2 gescheiden luchtcompartimenten;

b) zowel mechanisch als met de mond kan worden opgeblazen;

c) hij moet voldoen aan de eisen gesteld in § 1, zelfs als één van de luchtcompartimenten niet is opgeblazen.

3. Een kinderreddinggordel (voor kinderen tot de leeftijd van 12 jaar) moet aan binnen- en buitenzijde zijn voorzien van een ongeveer 15 cm brede horizontale, duidelijk opvallende band waarop in duidelijke letters de woorden "KIND-ENFANT" moeten zijn aangebracht.

Art. 16. Tabel, aangevende minimum aantal stellen davits en minimum inhoud van reddingboten voor schepen op korte internationale reizen.

1. Het minimum aantal stellen davits en de minimum bootruimte voor passagiersschepen als bedoeld in § 2 van artikel 60, wordt gegeven in de hierna volgende tabel:

Lengte van het schip in meter (*)	(A) Minimum aantal stellen davits	(B) Kleiner aantal stellen davits bij uitzondering toegestaan	(C) Gezamenlijke minimum inhoud reddingboten in kubieke meters
31 tot 37	2	2	11
37 tot 43	2	2	18
43 tot 49	2	2	26
49 tot 53	3	3	33
53 tot 58	3	3	38
58 tot 63	4	4	44
63 tot 67	4	4	50
67 tot 70	5	4	52
70 tot 75	5	4	61
75 tot 78	6	5	68
78 tot 82	6	5	76
82 tot 87	7	5	85
87 tot 91	7	5	94
91 tot 96	8	6	102
96 tot 101	8	6	110
101 tot 107	9	7	122
107 tot 113	9	7	135
113 tot 119	10	7	146
119 tot 125	10	7	157
125 tot 133	12	9	171
133 tot 140	12	9	185
140 tot 149	14	10	202
149 tot 159	14	10	221
159 tot 168	16	12	238

(*) lengte zoals bepaald in artikel 2 van bijlage II.

2. Indien de lengte van het schip kleiner is dan 31 m of groter is dan 168 m worden het minimum aantal stellen davits en de minimum inhoud van de reddingboten door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgesteld.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 17. Davits voor reddingboten.

1. a) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, worden voor toepassing van onderhavig artikel de boten voor gebruik bij “man over boord”, zoals bedoeld in artikelen 60, § 3, en 64, § 2, onder “reddingboot” begrepen;

b) voor de toepassing van onderhavig artikel wordt verstaan onder:

“werkbelasting” van een stel davits: het gewicht van de reddingboot vermeerderd met het gewicht van de volledige uitrusting van de blokken en de sloeplopers, en van het maximum aantal personen waarvoor de reddingboot bestemd is. Hierbij wordt de massa van een persoon op 75 kg gesteld;

“werkbelasting” van een lier voor davit: de grootste kracht door de sloeplopers op de trommel van de lier uitgeoefend tijdens het te water laten, ophijzen of stuwen van een reddingboot;

“werkbelasting” van een onderdeel van een davit, zoals sloeploper, blok en dgl.: de grootste kracht op dit onderdeel uitgeoefend tijdens het te water laten, ophijzen of stuwen van een reddingboot.

2. Davits, hun lieren en overige toebehoren moeten van een goedgekeurd type en van een deugdelijke uitvoering zijn. Zij moeten voldoen aan de hierna volgende voorschriften en beproefd worden op de hierna voorgeschreven wijze.

3. Het ontwerp, de inrichting en de opstelling moet zodanig zijn dat overdreven vertraging in het te water laten voorkomen wordt.

4. a) Behoudens het bepaalde onder b) moeten davits, sloeplopers, blokken, lieren en overige vierinrichtingen van zodanige sterkte zijn dat de reddingboten, bemand met ten minste 2 bedieningsmanschappen, veilig buitenboord kunnen worden gebracht en vervolgens met volledige bezetting en uitrusting veilig te water kunnen worden gelaten, ook bij een slagzij van 15° , over welke zijde dan ook, en bij een kop- of stuurlast van 10° ;

b) in die gevallen waarbij de reddingboten in de binnenboordsstand volledig moeten worden bemand, moeten bovengenoemde middelen zo zijn ingericht en zo sterk zijn, dat de reddingboten met volle bezetting en geheel uitgerust, ook bij een slagzij van 15° , over welke zijde dan ook, en bij een kop- of stuurlast van 10° , veilig buitenboord en te water kunnen worden gebracht;

c) davits, sloeplopers, blokken, lieren en de er bijbehorende hijsinrichtingen moeten van zodanige sterkte zijn dat de reddingboten, bemand met 2 bedieningsmanschappen en volledig uitgerust, veilig kunnen opgehesen en gestuurd worden. Boten gebruikt bij “man over boord”, zoals bedoeld in artikelen 60, § 3, en 64, § 2, moeten bovendien volledig uitgerust en met een gelijkmatig verdeelde massa van 1.000 kg aan boord, veilig kunnen opgehesen worden vanuit het water tot aan het inschepingsdek met een snelheid van ten minste 18 m/min.

5. De spanningen welke in davits en hun toebehoren optreden onder maximale belasting en maximale voorwaarden van slagzij en trim, moeten een voldoende veiligheidsmarge bieden, rekening houdend met de aard van het gebruikte materiaal, de wijze van uitvoering en het dynamisch karakter van de belasting.

6. a) Een zwaartekrachtdavit moet zo worden ontworpen dat er een positief “uitzwaaimoment” bestaat in ieder punt van het traject dat de davit doorloopt van de ruststand binnenboord tot buitenboord, ongeacht of het schip recht op ligt dan wel enige slagzij heeft tot en met een hoek van 25° , over welke zijde dan ook, inbegrepen;

b) een zwaartekrachtdavit waarvan de davitarm over een vaste hellende rolbaan loopt, moet zodanig worden opgevat dat deze rolbaan een helling van ten minste 30° t.o.v. het horizontaal vlak bezit bij rechtliggend schip.

7. Klapdavits moeten uitgerust zijn met een bedieningsinrichting geschikt om de reddingboten, bemand met ten minste 2 bedieningsmanschappen en geheel uitgerust, naar buiten te zwaaien tegen een slagzij van minstens 15° in.

8. a) Elk blok van een davit moet voor het doel geschikt, voldoende sterk en deugdelijk geconstrueerd zijn;

b) een onderblok, wanneer aanwezig, moet zodanig worden uitgevoerd dat het niet kan omkantelen; in het geval van boten gebruikt bij "man over boord", zoals bedoeld in artikels 60, § 3, en 64, § 2, moeten bovendien voorzieningen aanwezig zijn die verhinderen dat de parten van de sloeplopers in elkaar draaien;

c) de maat van een blok zal aangepast zijn aan de aard en de diameter van de sloeploper. Schijven en huizen van de blokken moeten zodanig zijn geconstrueerd dat de draad niet tussen de schijf en de wanden van het huis beklemd kan geraken;

d) de groeven in de schijven van blokken of in leischijven moeten zodanig zijn, dat de draad niet in de schijf bekneld kan geraken;

e) de blokken en leischijven moeten van een doelmatige smeerinrichting zijn voorzien;

f) alle samenstellende delen van een metalen blok, met uitzondering van de schijven, moeten van ductiel materiaal zijn.

9. a) Staalkabels voor sloeplopers moeten vervaardigd zijn van deugdelijke verzinkte staaldraad en van een goedgekeurde constructie zijn. De werkelijke breeksterkte zal niet kleiner zijn dan 6 maal de werkbelasting. Staalkabels moeten beproefd worden op de wijze als voorgeschreven in bijlage XI;

b) de sloeplopers moeten op een deugdelijke en veilige manier aan de trommel van de davitlier bevestigd worden;

c) oogsplitsen in staalkabels, indien aanwezig, moeten voldoen aan het bepaalde in bijlage XI.

10. De sloeplopers moeten van voldoende lengte zijn om aan de hoge zijde tot op het water te reiken, indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater een slagzij van 15°, en een kop- of stuurlast van 10° heeft. Alsdan moeten nog 3 slagen op de trommel van de lier liggen.

11. Maatregelen moeten worden getroffen voor het snel uithaken van de onderblokken. Tenzij een goedgekeurde losgooiinrichting voorhanden is, moeten de onderblokken van een deugdelijke ring of lange schalm voorzien zijn voor bevestiging aan de ophanghaken van de reddingboot. Haken aan onderblokken zijn niet toegestaan.

12. a) De trommels van davitlieren moeten zodanig ingericht zijn dat de 2 sloeplopers worden gescheiden gehouden en met dezelfde snelheid worden uitgevierd. De loop van de sloeplopers zal zodanig zijn dat ze gelijkmatig op de trommel opwinden. Leiblokken zullen zodanig geplaatst worden dat de vluchthoek niet meer bedraagt dan 5° bij een gegroefde en niet meer dan 3° bij een ongegroefde trommel;

b) een lier moet van deugdelijke remmen van zeer stevige constructie voorzien zijn, die volledige controle en begrenzing van de snelheid tijdens het te water laten van de reddingboot mogelijk maken. De handrem zal zodanig opgevat zijn dat ze normaal in de stand "vast" staat, en uit zichzelf tot deze stand terugkeert, wanneer de bedieningshandel los gelaten wordt. Het gewicht van de bedieningshefboom van de handrem zal voldoende zijn om de rem doelmatig te laten functioneren zonder dat het nodig is een bijkomende druk uit te oefenen. Het remmechanisme zal bovendien middelen omvatten die de viersnelheid automatisch regelen, zodat de reddingboot snel kan gevierd worden zonder echter een veilig geachte grens te overschrijden. Voor dit doel zal de automatische reminrichting zodanig opgevat en afgesteld worden dat de reddingboot met een snelheid tussen 18 en 36 m/min gevierd wordt. In het handremmechanisme dient een pal en palwiel te worden aangebracht.

Waar mogelijk zal de reminrichting zodanig worden opgesteld, dat de bedieningsman de reddingboot kan observeren gedurende het gehele verloop van de tewaterlating, met dien verstande dat lieren welke boten gebruikt bij "man over boord", zoals bedoeld in artikels 60, § 3, en 64, § 2, bedienen, in elk geval zodanig moeten geplaatst worden;

c) elke lier van een davit moet in staat zijn een proeflast van 1,5 maal de werkbelasting te vieren en vast te houden;

d) voorzieningen moeten getroffen worden om de lopers met de hand te kunnen afwinden;

e) wanneer de ophijsinrichting van de reddingboten werktuiglijk kan bediend worden, moet daarop tevens een doelmatige handbeweging zijn aangebracht.

Wanneer davits werktuiglijk binnen boord worden gehieuid, moet een veiligheidsinrichting zijn aangebracht, die automatisch de drijfkracht uitschakelt vóór dat de davits tegen de eindnokken stoten, ten einde te veel spanning op de staaldraadlopers of davits te voorkomen.

13. a) Davits dienen, in buitenboord geplaatst te worden beproefd door onderwerping aan een statische belasting van 2,2 maal de werkbelasting, uit te oefenen op de kop van de davit in het vlak van de davit, en simultaan een statische belasting van 0,17 maal de werkbelasting zijdelings uit te oefenen op de kop van de davit in een richting evenwijdig aan de kiel van de te plaatsen reddingboot;

b) elke lier van een davit dient beproefd te worden met een proeflast van 1,5 maal de werkbelasting;

c) alle blokken van een davit dienen beproefd te worden met een proeflast van 2,5 maal de werkbelasting;

d) na opstelling aan boord dient de goede werking van ieder stel davits, de er bijbehorende lier en hun remmen als volgt te worden beproefd:

(i) door beproeving dient aangetoond dat de reddingboot met volledige uitrusting aan boord vanuit de inschepingspositie op gemakkelijke en veilige wijze kan opgehesen en binnenboord gestuurd worden, en alzo uitgerust, kan te watergelaten worden onder invloed van de zwaartekracht tegen de wrijving van de lier, de sloeplopers, de blokken en andere toebehoren in;

(ii) de reddingboot, volledig uitgerust, en belast met een gelijkmatig verdeelde belasting waarvan het gewicht gelijk is aan het gewicht van de volle bezetting vermeerderd met 10 % van de werkbelasting, zal worden gevierd van de inschepingspositie tot in het water, met dien verstande dat in het geval van davits, waarop § 4, b) van toepassing is de reddingboot alzo belast, zal gevierd worden van de binnenboordsstand tot in het water. Tijdens deze proef zullen de remmen worden beproefd. Hierbij dient aangetoond dat de handrem, onder invloed van het eigen gewicht van de remhefboom alleen, de reddingboot kan afstoppen en onbeweeglijk houden. Remmen welke aan weer en wind zijn blootgesteld moeten de voorgaande proef kunnen doorstaan met natte remoppervlakken;

e) onverminderd het bepaalde van § 13, d), zal ieder stel davits bestemd voor een boot voor gebruik bij "man over boord" zoals bedoeld in artikels 60, § 3, en 64, § 2, worden beproefd door het ophijsen van bedoelde boot, met aan boord zijn volledige uitrusting en een gelijkmatig verdeelde belasting van 1.000 kg vermeerderd met 10 % van de op te hijsen last, vanuit het water tot aan het inschepingsdek met de grootste hijsnelheid;

f) tijdens de hiervoren vermelde proeven zal worden nagegaan of aan het bepaalde van dit artikel is voldaan en of geen gebreken, beschadigingen of ontoelaatbare vervormingen optreden.

Art. 18. Middelen voor het tewaterlaten van reddingvlotten.

1. De middelen waarvan sprake in artikel 68, § 12, moeten van een goedgekeurd type en van deugdelijke uitvoering zijn. Zij moeten voldoen aan de hiernavolgende voorschriften en beproefd worden op de hierna aangegeven wijze.

2. Voor de toepassing van onderhavig artikel wordt verstaan onder de “werkbelasting” van een middel voor het te water laten van reddingvlotten, de som van het gewicht van het reddingvlot en zijn volledige uitrusting, van alle toebehoren tijdens het te water laten gedragen door het bedoeld middel, en van het grootste aantal personen die in het reddingvlot mogen plaatsnemen. Het gewicht van een persoon wordt in verband hiermede op 75 kg gesteld.

3. Elk middel voor het te water laten van reddingvlotten en alle toebehoren ervan, welke gedurende het te water laten onderworpen zijn aan de werkbelasting of aan een belasting die uit de werkbelasting voortvloeit, moeten van een zodanige sterkte zijn dat het reddingvlot met volledige uitrusting en volle bezetting, veilig kan te water gelaten worden wanneer het schip een kop- of stuurlast heeft van 10°, en een slagzij van 15°, over welke zijde dan ook.

4. De spanningen welke optreden in de onderdelen en toebehoren van een middel voor het te water laten van reddingvlotten, wanneer bedoeld middel werkt onder de maximum belasting en de maximum voorwaarden van slagzij en kop- of stuurlast, moeten een voldoende veiligheidsmarge bieden, rekening houdend met het gebruikte materiaal, de wijze van uitvoering en de dienst waarvoor bedoeld middel bestemd is. Alle onderdelen en toebehoren die aan de werkbelasting onderhevig zijn of waarvan de veiligheid van bedoeld middel of van het reddingvlot tijdens het te water laten afhangt, schijven van blokken en leirollen uitgezonderd, moeten van ductiel materiaal vervaardigd zijn.

5. a) Elk middel voor het te water laten van reddingvlotten moet zo ontworpen zijn dat een reddingvlot met volledige uitrusting en volle bezetting veilig te water kan gelaten worden onder de in § 3 vermelde voorwaarden van kop- of stuurlast en slagzij, bij de geringste diepgang van het schip in zeewater;

b) de snelheid waarmede het reddingvlot wordt te water gelaten moet automatisch gecontroleerd en geregeld worden; ze zal niet minder dan 18 m/min noch meer dan 36 m/min mogen bedragen. Het dalen van het reddingvlot moet op ieder ogenblik door de bedieningsman manueel kunnen gecontroleerd worden;

c) de werking van een middel voor het te water laten van reddingvlotten zal niet uitsluitend berusten op het gebruik van middelen, andere dan deze die handkracht of zwaartekracht benutten. De inrichting moet zodanig opgevat zijn dat een reddingvlot onder invloed van de zwaartekracht kan gevierd worden;

d) de inrichting zal zodanig opgevat zijn dat het reddingvlot, wanneer het drijvend wordt, automatisch vrijkomt van het middel voor het te water laten van reddingvlotten. Voorzieningen dienen getroffen opdat het reddingvlot manueel zou kunnen vrijgemaakt worden door een inzittende van het reddingvlot;

e) lieren, behorende tot een middel voor het te water laten van reddingvlotten, indien aanwezig, moeten voldoen aan de desbetreffende bepalingen van artikel 17 van deze bijlage;

f) lopers, indien aanwezig, moeten van staalkabel zijn, voldoen aan de desbetreffende voorschriften van artikel 17 van deze bijlage en beproefd worden zoals daarin voorgeschreven;

g) blokken, indien aanwezig, moeten voldoen aan de desbetreffende voorschriften van artikel 17 van deze bijlage en beproefd worden zoals daarin voorgeschreven.

6. Ieder middel voor het te water laten van reddingvloten zal beproefd worden op de hierna volgende wijze:

a) ieder dusdanig middel zal worden beproefd door onderwerping van een statische belasting van 2,2 maal de werkbelasting;

b) na plaatsing aan boord van een schip, moet ieder dusdanig middel op zijn goede werking beproefd worden door het grootste reddingvlot waarvoor het bestemd is, met aan boord zijn volle uitrusting en een gelijkmatig verdeelde last gelijk aan het gewicht van de volle bezetting vermeerderd met 10 % van de werkbelasting, te vieren van de plaats waar ingescheept wordt tot in het water.

Bovendien zal door beproeving worden aangetoond, dat eender hetwelk reddingvlot dat door dusdanig middel wordt bediend, alleen met de volledige uitrusting aan boord, onder invloed van de zwaartekracht kan te water gelaten worden. Indien meer dan één reddingvlot door een dusdanig middel wordt bediend, moet worden aangetoond dat opeenvolgende tewaterlatingen doelmatig kunnen uitgevoerd worden;

c) tijdens de hiervoren vermelde proeven zal worden nagegaan of aan het bepaalde van dit artikel is voldaan en of geen gebreken, beschadigingen of ontoelaatbare vervormingen optreden.