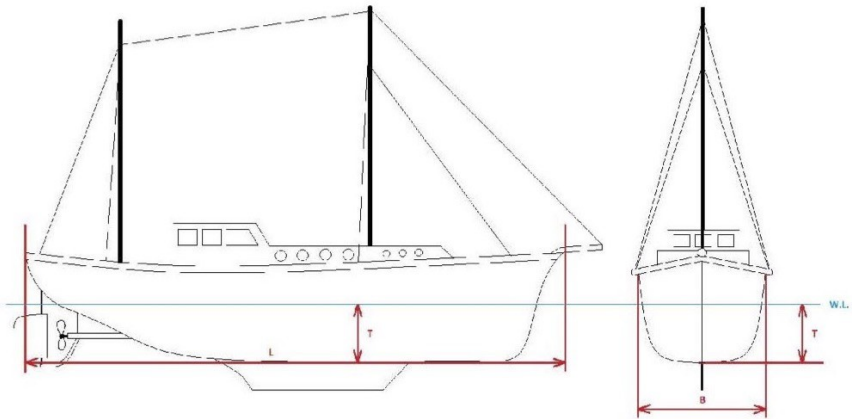


Blokvolume CvO



bron: [INFO20M no. 86](#), tekening van Robin Hoekstra

Een schip van 20 meter of langer of met een blokvolume van 100 m³ of meer dient over een Unie Binnenschipcertificaat (UBC) te beschikken. Er is veel discussie over het 100 m³ criterium. Hierbij de officiële definities. Het rechthoekige blok wordt berekend als $L \times B \times T$ die als volgt gedefinieerd zijn:

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

B = breedte: de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen)

T = diepgang (Tiefgang): de verticale afstand in meters van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating zonder rekening te

houden met de kiel of andere vaste onderdelen en het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp waarbij het vlak van de grootste inzinking het vlak door de waterlijn is, overeenkomende met de grootste mogelijke inzinking waarbij het vaartuig nog mag varen. (De geladen diepgang omvat dus lading en alle brandstof-, drinkwater-, en vuilwater-, ballasttanks allen volledig gevuld, inclusief proviand, materieel, materiaal, mens en dier e.d.).

Let op:

- De officiële afmetingen zijn maatgevend, dus in geval van twijfel laat het schip meten door [een erkend klassebureau](#) en laat je niet intimideren door de rolmaat van de controlerende BOA (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar). Een meetbrief uit de periode van beroepsvaart is nadelig omdat als pleziervaartuig de geladen diepgang natuurlijk fors minder is.
- Veel kleinere schepen hebben een V-bodem en liggen sterk achterover, zodat de rechthoekmaat tot wel 50 % groter kan zijn dan de waterverplaatsing. Voormalige sleepboten en ex-visserschepen, maar ook jachten en oude reddingboten zijn de dupe geworden van deze rekenmethode. De European Boating Association (EBA) heeft hier al eens een wijzigingsverzoek voor naar de EU gestuurd.

LVBHB, met dank aan Henri Derksen