

**MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE  
EXTERIEUR ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT  
ET MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS**

F. 85 — 170

**5 OCTOBRE 1984.** — Arrêté royal approuvant la résolution n° 27 du 17 mai 1984 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la convention conclue à Mannheim le 17 octobre 1868 entre le Grand-Duché de Bade, la Bavière, la France, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse, relative à la navigation du Rhin;

Vu la loi du 15 septembre 1919 approuvant le traité de paix conclu à Versailles le 28 juin 1919, ainsi que le protocole du même jour précisant les conditions d'exécution de certaines clauses de ce traité;

Vu le Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, approuvé par l'arrêté royal du 30 mars 1976, tel qu'il a été modifié ultérieurement, notamment les articles 1.08, 11.08, 11.09, 11.10 et 11.11;

Vu la résolution n° 27 du 17 mai 1984 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que la résolution n° 27 du 17 mai 1984 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin entre en vigueur le 1er octobre 1984 et qu'il est urgent d'en consacrer l'application;

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1er.** La résolution n° 27 du 17 mai 1984 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, dont le texte est repris en annexe au présent arrêté, est approuvée.

**Art. 2.** Notre Ministre des Relations extérieures et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 octobre 1984.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

**L. TINDEMANS**

Le Ministre des Communications  
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

**H. DE CROO**

Annexe

**Règlement de visite des bateaux du Rhin**

*Résolution n° 27 du 17 mai 1984  
de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin*

Sécurité à bord des bateaux à passagers

La Commission Centrale,

Sur proposition de son Comité du Règlement de visite, adopte les amendements au Règlement de visite des bateaux du Rhin figurant à l'annexe à la présente résolution.

**MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE  
HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING EN MINIS-  
TERIE VAN VERKEERSWEZEN**

N. 85 — 170

**5 OKTOBER 1984.** — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van de resolutie nr. 27 van 17 mei 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de akte van Mannheim op 17 oktober 1868 gesloten tussen het Groothertogdom Baden, Beieren, Frankrijk, het Groothertogdom Hessen, de Nederlanden en Pruisen, betreffende de scheepvaart op de Rijn;

Gelet op de wet van 15 september 1919 houdende goedkeuring van het vredesverdrag gesloten te Versailles op 28 juni 1919, alsmede van het protocol van dezelfde datum, dat de toepassingsvoorwaarden van zekere bepalingen van dit verdrag nauwkeurig vermeldt;

Gelet op de Reglement betreffende het Onderzoek van Rijnschepen, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 maart 1976, zoals achteraf gewijzigd, inzonderheid op artikelen 1.08, 11.08, 11.09, 11.10 en 11.11;

Gelet op de resolutie nr. 27 van 17 mei 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de resolutie nr. 27 van 17 mei 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van kracht wordt op 1 oktober 1984 en dat het hoogdringend is de toepassing ervan te bekrachtigen;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De resolutie nr. 27 van 17 mei 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die voorkomt in de bijlage bij dit besluit, is goedgekeurd.

**Art. 2.** Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn belast, ieder wat hem betreft, met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 5 oktober 1984.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

**L. TINDEMANS**

De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

**H. DE CROO**

Bijlage

**Reglement betreffende het Onderzoek van Rijnschepen**

*Resolutie nr. 27 van 17 mei 1984  
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart*

Veiligheid aan boord van passagierschepen

De Centrale Commissie,

Op voorstel van haar Comité van het Reglement voor Onderzoek, neemt de wijzigingen van het Reglement voor Onderzoek van Rijnschepen aan zoals die voorkomen in de bijlage aan deze resolutie.

Ces amendements entreront en vigueur le 1er octobre 1984. Les dispositions transitoires suivantes seront applicables :

1. Les prescriptions de l'article 11.08, chiffre 2.b), et l'article 11.10, chiffre 8, 2e alinéa en ce qui concerne la manche d'incendie unique, ne s'appliquent qu'aux nouvelles constructions dont la quille aura été posée après le 30 septembre 1984 ainsi qu'aux parties ayant fait l'objet de transformations.

2. Les prescriptions des articles 11.08, chiffre 3, 11.10, chiffres 7 et 8, sauf en ce qui concerne la manche d'incendie unique visée au 2e alinéa, et 11.11, chiffre 6, seront applicables à partir du 1er octobre 1989.

3. Les prescriptions des articles 11.08, chiffre 4, 11.10, chiffre 9, et 11.11, chiffres 4, 7 et 8, seront applicables à partir du 1er octobre 1986.

4. Les prescriptions actuelles des articles 11.08, chiffre 2.b), 11.09 et 11.10, chiffres 1, 2, 3, 4, 5 et 6, seront applicables à tous les bateaux à passagers à partir du 1er octobre 1989.

Toutefois, au cas où l'application des articles 11.08, chiffre 2.a) et 11.10, chiffres 1 à 6, après expiration du délai transitoire, n'est pas pratiquement réalisable ou entraînerait des dépenses déraisonnables, la Commission de visite peut accorder des dérogations à ces prescriptions sur la base de recommandations établies de commun accord par les organes compétents des Etats riverains du Rhin et de la Belgique. Ces dérogations doivent être mentionnées au certificat de visite.

5. Les bateaux qui ne satisfont pas encore aux prescriptions de l'article 11.10, chiffres 1 à 8, avant le 1er octobre 1989, doivent en compensation, à partir du 1er octobre 1985 être munis des extincteurs complémentaires prescrits par la Commission de visite placés à des endroits appropriés.

Annexe à la résolution n° 27 du 17 mai 1984  
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Le Règlement de visite des bateaux du Rhin est modifié comme suit :

— l'article 11.08, chiffre 2.b), est à lire comme suit :

« Les locaux ou groupes de locaux prévus ou aménagés pour 30 passagers ou plus ou comportant des couchettes pour 12 passagers ou plus doivent avoir au moins deux issues.

Ces issues doivent être aménagées de façon adéquate. Si la largeur totale des issues est déterminée par le nombre de passagers, la largeur de chaque issue doit être au moins de 0,005 m par passager. Sauf sur les bateaux à cabines, une de ces deux issues peut être remplacée par deux issues de secours.

Si des locaux se trouvent au-dessous du pont principal, ils doivent comporter au moins une issue ou, le cas échéant, une issue de secours donnant directement vers celui-ci ou à l'air libre. Cette exigence ne s'applique pas au cabines.

Les issues de secours doivent avoir une ouverture disponible d'au moins 0,36 m<sup>2</sup>. La dimension la plus faible doit être d'au moins 0,50 m.

— L'article 11.08, chiffre 3, est à compléter par le texte suivant :

« Les portes des cabines doivent être réalisées de manière à pouvoir à tout moment être ouvertes également de l'extérieur ».

— L'article 11.08 est à compléter par le nouveau chiffre 4 :

« Les voies d'évacuation et les issues des secours doivent être clairement indiquées : ces indications doivent être éclairées par l'éclairage de secours ».

— Les chiffres 4 et 5 de l'article 11.08 sont à renuméroter 5 et 6.

— A l'article 11.10, le titre est à lire comme suit :

« Protection et lutte contre l'incendie dans les locaux à passagers ».

— L'article 11.10 est à compléter par les chiffres 7, 8 et 9 suivants :

« 7. Sur les bateaux à cabines, toutes les cabines et tous les locaux de séjour pour passagers et pour les membres de l'équipage ainsi que les cuisines et les salles de machines doivent être reliés à un système avertisseur d'incendie efficace. L'existence d'un incendie ainsi que sa localisation doivent être signalées automatiquement à un endroit occupé en permanence par du personnel du bateau ».

« 8. Tout bateau doit être muni d'une installation d'extinction à incendie comprenant :

- une pompe d'incendie fixe actionnée par un moteur;
- une canalisation d'extinction avec un nombre suffisant de prises d'eau et;
- un nombre suffisant de manches d'incendie.

Die wijzigingen zullen in voege treden op 1 oktober 1984. De volgende overgangsmaatregelen zijn van toepassing :

1. De voorschriften van artikel 11.08, cijfer 2.b), en van artikel 11.10, cijfer 8, tweede alinea betreffende de enige brandslang, zijn slechts toepasselijk op nieuwe schepen waarvan de kiel na 30 september 1984 is gelegd alsmede op de onderdelen die omgebouwd werden.

2. De voorschriften van de artikelen 11.08, cijfer 3, 11.10, cijfers 7 en 8, behalve voor wat betreft de enige brandslang bedoeld in de tweede alinea, en 11.11, cijfer 6, zijn van toepassing vanaf 1 oktober 1989.

3. De voorschriften van de artikelen 11.08, cijfers 4, 11.10, cijfer 9, en 11.11, cijfers 4, 7 et 8, zijn van toepassing vanaf 1 oktober 1986.

4. De voorschriften van de artikelen 11.08, cijfer 2.a), 11.09 en 11.10, cijfers 1, 2, 3, 4, 5 en 6 zijn van toepassing op alle passagierschepen vanaf 1 oktober 1989.

Echter wanneer de toepassing van de voorschriften van de artikelen 11.08, cijfer 2.a) en 11.10, cijfers 1 tot 6 na afloop van de overgangstermijn in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of tot onevenredig hoge kosten zou leiden kan de Commissie voor Onderzoek, op grond van aanbevelingen die op een gemeenschappelijk akkoord van de bevoegde organen van de Rijnsoeverstaten en België berusten, afwijkingen toestaan. Die afwijkingen moeten vermeld worden in het certificaat van onderzoek.

5. In afwachting van 1 oktober 1989 zullen alle schepen die niet voldoen aan de voorwaarden van artikel 11.10, cijfers 1 tot 8, vanaf 1 oktober 1989 moeten uitgerust worden met bijkomende brandblusapparaten, voorgeschreven door de Commissie van Onderzoek en geplaatst op aangepaste plaatsen.

Bijlage aan de resolutie nr. 27 van 17 mei 1984  
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Het Reglement voor Onderzoek van Rijnschepen is gewijzigd als volgt :

— artikel 11.08, cijfer 2.b), wordt gelezen als volgt :

« De lokalen of groepen van lokalen voorzien of uitgerust voor 30 passagiers en meer of uitgerust met slaapplegheden voor 12 passagiers en meer moeten ten minste twee uitgangen hebben.

Deze uitgangen moeten doelmatig aangebracht zijn. Indien de totale breedte van de uitgangen bepaald wordt door het aantal passagiers, moet de breedte van iedere uitgang minstens 0,005 m per passagier bedragen. Eén van die twee uitgangen mag vervangen worden door twee nooduitgangen behalve aan boord van hotelschepen.

Indien lokalen zich bevinden boven het hoofddek, moeten ze minstens één uitgang hebben of, in voorkomend geval, een nooduitgang die rechtstreeks uitgaat in die uitgang of in de buitenlucht. Dat voorschrift is niet van toepassing op de hutten.

De nooduitgangen moeten een beschikbare opening hebben van minstens 0,36 m<sup>2</sup>. De kleinste afmeting moet minstens 0,50 m bedragen.

— Artikel 11.08, cijfer 3, moet aangevuld worden met volgende tekst :

« De deuren van de hutten moeten zodanig gemaakt zijn dat ze ook van de buitenkant op ieder ogenblik kunnen geopend worden ».

— Artikel 11.08 moet aangevuld worden met een nieuw cijfer 4 :

« De evacuatiewegen en de nooduitgangen moeten duidelijk aangegeven worden; die aanduidingen moeten verlicht worden door de noodverlichting ».

— De cijfers 4 en 5 van artikel 11.08 worden respectievelijk cijfer 5 en 6.

— De titel van artikel 11.10 moet als volgt gelezen worden :

« Veiligheid en brandbescherming in passagiersruimten ».

— Artikel 11.10 moet aangevuld worden met de volgende cijfers 7, 8 en 9 :

« 7. Op de hotelschepen moeten alle hutten en alle dagverblijven voor passagiers en bemanningsleden, alsmede de keukens en de machinekamers verbonden zijn met een afdoend brandalarmstelsel. Het bestaan van een brand evenals de plaatsbepaling ervan moeten automatisch gemeld worden in een lokaal waar bestendig scheepspersoneel aanwezig is.

« 8. Ieder schip moet uitgerust zijn met een brandblusinstallatie bevattende :

- een vaste brandpomp aangedreven door een motor;
- brandbestrijdingsnet uitgerust met voldoende waterkranen;
- een voldoende aantal brandslangen.

L'installation d'extinction doit être réalisée et dimensionnée de telle sorte que tout endroit du bateau puisse être atteint à partir de deux prises d'eau différentes au moins, de chacune au moyen d'une seule manche d'incendie de 20 m de longueur au plus.

La pompe d'incendie ne doit pas être installée devant la cloison d'abordage. Si la pompe d'incendie est installée dans la salle des machines, il doit y avoir une seconde pompe d'incendie motorisée, installée en dehors de la salle des machines et qui puisse être utilisée indépendamment des installations de la salle des machines; cette pompe peut être une pompe portable.

Les pompes de service général, de lavage de pont ainsi que les canalisations de lavage de pont peuvent être incorporées dans les installations d'extinction si elles sont appropriées à cette fin.

Sur les bateaux à cabines d'une longueur  $L_F$  inférieure à 25 m et sur les bateaux qui ne sont pas des bateaux à cabines, les dérogations suivantes sont admises :

- a) il n'est pas exigé que les pompes d'incendie soient installées à demeure;
- b) si la pompe d'incendie est installée dans la salle des machines, une seconde pompe n'est pas exigée;
- c) il suffit que tout endroit du bateau puisse être atteint à partir d'une prise d'eau au moyen d'une seule manche d'incendie ».

« 9. En complément aux extincteurs prescrits à l'article 7.03, chiffre 1, les extincteurs suivants au moins doivent se trouver à bord :

- a) un extincteur par 120 m<sup>2</sup> de surface de plancher de salons, salles-à-manger et locaux de séjour semblables, une surface de 120 m<sup>2</sup> entamée étant comptée pour 1 extincteur;
- b) un extincteur pour chaque groupe de 10 cabines, complet ou non.

Ces extincteurs complémentaires doivent être placés et répartis sur le bateau de telle sorte qu'en tout temps, si un foyer d'incendie se déclare à n'importe quel endroit du bateau, un extincteur puisse être atteint directement ».

— L'article 11.11, chiffre 4, est à lire comme suit :

« 4. Sur les bateaux à cabines, il doit y avoir une installation d'alarme général. Cette installation d'alarme doit comprendre :

- a) une installation d'alarme pour le commandement du bateau et l'équipage.

Cette alarme ne doit être donnée que dans les locaux affectés au commandement du bateau et à l'équipage et doit pouvoir être arrêtée par le commandement du bateau. L'alarme doit pouvoir être déclenchée au moins aux endroits suivants :

- dans les couloirs, les emménagements et les cages d'escaliers de manière que la distance au déclencheur le plus proche n'excède pas 10 m, avec au moins un déclencheur par compartiment étanche;
- dans les salons, salles-à-manger et locaux de séjour semblables;
- dans les salles de machines, les cuisines et autres locaux analogues exposés au danger d'incendie.

- b) une installation d'alarme pour passagers.

Cette alarme doit être clairement perceptible sans confusion possible dans tous les locaux accessibles aux passagers. Elle doit pouvoir être déclenchée de la timonerie et d'un endroit occupé en permanence par le personnel.

Les déclencheurs d'alarme doivent être protégés contre une utilisation non intentionnelle. L'installation d'alarme doit pouvoir être alimentée par deux sources d'énergie indépendantes, dont l'installation électrique de secours. En cas de défaillance de la source d'énergie principale, l'installation électrique de secours doit s'enclencher automatiquement ».

— L'article 11.11 est à compléter par les chiffres 6, 7 et 8 suivants :

« 6. Les locaux et emplacements suivants au moins doivent être pourvus d'un éclairage suffisant :

- a) les emplacements où des moyens de sauvetage collectifs sont conservés et ceux où ils sont normalement préparés pour l'utilisation;
- b) les voies d'évacuation, les issues, les couloirs, les emménagements et les escaliers des logements;
- c) les indications des voies d'évacuation et des issues d'évacuation;
- d) les salles des machines et leurs issues;
- e) la timonerie;
- f) le local affecté à la source de courant de secours;
- g) les emplacements où se trouvent les extincteurs et des pompes d'incendie;
- h) les locaux dans lesquels les passagers et l'équipage se rassemblent en cas de danger.

De brandblusinstallatie moet zodanig uitgevoerd en van zulkdanig formaat zijn dat iedere plaats van het schip kan bereikt worden vanaf ten minste twee onderscheiden waterkranen, en vanaf iedere kraan met een brandslang van ten hoogste 20 m.

De brandpomp mag niet vóór het aanvaringsschot geplaatst zijn. Indien de brandpomp in de machinekamer geplaatst is, moet een tweede gemotoriseerde brandpomp aanwezig zijn, geplaatst buiten de machinekamer en die onafhankelijk van de installaties in de machinekamer kan gebruikt worden; deze pomp mag een draagbare pomp zijn.

De pompen voor algemeen gebruik, voor dekwas evenals de leidingen voor dekwas mogen vermengd zijn met de brandinstallaties indien ze voor dat doel aangepast werden.

Volgende afwijkingen zijn toegelaten voor hotelschepen met een lengte  $L_F$  kleiner dan 25 m en voor schepen die geen hotelschepen zijn :

- a) het is niet vereist dat de brandpompen vast opgesteld zijn;

- b) indien de brandpomp in de machinekamer opgesteld is, wordt een tweede pomp niet vereist;

- c) het is voldoende dat iedere plaats aan boord kan bereikt worden vanaf één waterkraan met één enkele brandslang ».

« 9. In aanvulling van de blustoestellen voorgeschreven door artikel 7.03, cijfer 1, moeten minstens de volgende blustoestellen zich aan boord bevinden :

- a) één blustoestel per 120 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte van de salons, de eetzaal en gelijkaardige dagverblijven; iedere begonnen oppervlakte van 120 m<sup>2</sup> geteld zijnde voor 1 blustoestel;
- b) één blustoestel voor iedere al dan niet volledige groep van 10 hutten.

Deze bijkomende blustoestellen moeten zodanig geplaatst en verdeeld zijn dat op ieder ogenblik bij uitbreken van een brand op gelijk welke plaats aan boord, een blustoestel onmiddellijk kan bereikt worden ».

— Artikel 11.11, cijfer 4, wordt gelezen als volgt :

« 4. Op hotelschepen moet een algemene alarminstallatie aanwezig zijn. De alarminstallatie moet bevatten :

- a) een alarminrichting voor de bevelvoering van het schip en voor de bemanning.

Dat alarm moet enkel gegeven worden in de lokalen bestemd voor de bevelvoering van het schip en voor de bemanning en moet kunnen uitgeschakeld worden door de bevelvoering van het schip. Het alarm moet tenminste op volgende plaatsen kunnen in werking gezet worden :

- in de gangen, de scheepsruimten, de traphuizen zodanig dat de afstand naar de dichtstbijgelegen ontsteker de 10 m niet overschrijdt, met ten minste één ontsteker per waterdichte afdeling;
- in de salons, de eetzaal en gelijkaardige dagverblijven;

- in de machinekamers, de keukens en andere gelijkaardige lokalen die blootgesteld zijn aan brandgevaar.

- b) een alarminrichting voor de passagiers.

Dat alarm moet, zonder enige mogelijkheid tot vergissing, duidelijk te onderscheiden zijn, in alle voor de passagiers toegankelijke lokalen. Het moet kunnen in werking gezet worden vanaf de stuurhut en vanaf een plaats waar voortdurend bemanning aanwezig is.

De alarmonstokers moeten beveiligd zijn tegen ieder onvoorzien gebruik. De alarminrichting moet kunnen gevoed worden door twee onafhankelijke stroombronnen, waaronder de elektrische noodinrichting. Bij uitvallen van de hoofdenergiebron, moet de elektrische noodinrichting zich automatisch in werking stellen ».

— Artikel 11.11 wordt aangevuld met volgende cijfers 6, 7 en 8 :

« 6. Tenminste volgende lokalen en ruimten moeten van een voldoende verlichting voorzien zijn :

- a) de ruimten waar de collectieve reddingsmiddelen bewaard worden en deze waar ze gewoonlijk gebruiksklaar gemaakt worden;
- b) de evacuatiewegen, de uitgangen, de gangen, de ruimten en de trappen van de verblijven;
- c) de aanduidingen van de evacuatiewegen en de evacuatie-uitgangen;
- d) de machinekamers en hun uitgangen;
- e) de stuurhut;
- f) de ruimte waarin de noodkrachtbron is ondergebracht;
- g) de plaatsen waar de blustoestellen en de brandpompen zich bevinden;
- h) de lokalen waarin de passagiers en de bemanning zich moeten verzamelen in geval van gevaar.

L'éclairage de ces emplacements doit également être assuré par la source de courant de secours ».

« 7. Sur les bateaux à cabines, le plan de sécurité précisant les tâches de l'équipage et du personnel prescrit à l'article 8.15 du Règlement de Police pour la navigation du Rhin, doit se trouver à bord. Les tâches doivent être indiquées pour les cas suivants :

- en cas de voie d'eau;
- en cas d'incendie à bord;
- en cas d'évacuation des passagers;
- en cas d'un homme à l'eau.

Le plan de sécurité doit comprendre un plan du bateau sur lequel sont notamment représentés de manière claire et précise :

- les équipements de sauvetage et de sécurité;
- les portes étanches situées sous le pont et l'emplacement de leurs commandes;
- les portes résistantes au feu;
- les volets d'incendie;
- les installations d'alarme;
- le système avertisseur d'incendie;
- les installations d'extinction et les extincteurs;
- la source de courant de secours;
- les organes de commande des installations de ventilation;
- le raccordement au réseau à terre;
- les organes de fermeture des tuyauteries d'alimentation en combustibles;
- les installations à gaz liquéfiés;
- les installations des haut-parleurs;
- les installations de radiotéléphonie.

Le plan de sécurité et le plan du bateau visés ci-dessus doivent porter le visa de la Commission de Visite et être affichés à des emplacements appropriés de manière à être bien visibles ».

« 8. Sur les bateaux à cabines un plan général d'évacuation doit être affiché à l'intention des passagers à des endroits appropriés. Ce plan peut toutefois être combiné avec le plan de sécurité prescrit au chiffre 7 ci-dessus.

Les instructions nécessaires relatives au comportement des passagers en cas d'alarme, d'incendie, d'avarie et d'évacuation ainsi que l'indication de l'emplacement des moyens de sauvetage doivent se trouver dans chaque cabine.

Ces instructions doivent être formulées en allemand, en français, en anglais et en néerlandais ».

— A l'article 15.02, chiffre 3, les mentions des articles suivants sont à supprimer :

- « article 11.08, chiffres 2 et 3,
- 11.09
- 11.10
- 11.11, chiffre 1 ».

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 5 octobre 1984.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,  
**L. TINDEMANS**

Le Ministre des Communications et des Postes,  
Télégraphes et Téléphones,

**H. DE CROO**

#### MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 85 — 171

23 NOVEMBRE 1984. — Arrêté royal modifiant l'annexe de l'arrêté royal du 13 avril 1973 fixant, en ce qui concerne la Régie des Télégraphes et des Téléphones, le cadre organique du personnel du niveau 1 et la norme générale sur base de laquelle le Ministre, qui gère la Régie précitée, fixe le cadre organique du personnel des niveaux 2, 3 et 4

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 juillet 1930 créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones, complétée par l'arrêté royal n° 91 du 11 novembre 1967, notamment l'article 21, § 3;

De verlichting van deze ruimten moet eveneens verzekerd worden door de noodkrachtbron ».

« 7. Aan boord van de hotelschepen moet zich een veiligheidsrol bevinden waarin de taken van bemanning en personeel bepaald worden, zoals voorgeschreven door artikel 8.15 van het Politiereglement voor de Rijnvaart. De taken moeten bepaald worden voor volgende gevallen :

- in geval van lek raken;
- in geval van brand aan boord;
- in geval van evacuatie van de passagiers;
- in geval van «man te water ».

De veiligheidsrol moet een plan van het schip bevatten waarop zeer duidelijk en juist aangegeven staan :

- de veiligheidsuitrustingen en de reddingsmiddelen;
- de waterdichte deuren benedendeks en hun bediening;
- de vuurvaste deuren;
- de brandschermen;
- de alarminrichtingen;
- het brandmeldingssysteem;
- de brandblusinrichting en de blusapparaten;
- de noodkrachtbron;
- de bedieningsorganen voor de verluchtingsinrichting;
- de aansluiting met het stroomnet aan wal;
- de afsluitinrichtingen van de brandstoftoevoer;

- de installatie voor vloeibaar gas;
- de luidsprekerinrichting;
- de radiotelefonie-installatie.

De veiligheidsrol en het plan van het schip zoals hierboven bedoeld, moeten voorzien zijn van de stempel van de Commissie voor Onderzoek en uitgehangen worden op aangepaste plaatsen zodanig dat ze goed zichtbaar zijn ».

« 8. Op de hotelschepen moet, op aangepaste plaatsen en ten behoeve van de passagiers, een algemeen evacuatieplan uitgehangen worden. Dat plan mag echter samengevoegd worden met de veiligheidsrol voorgeschreven door cijfer 7 hiervoor.

De nodige onderrichtingen betreffende het gedrag van de passagiers in geval van alarm, brand, schadevaring en evacuatie, evenals de plaatsbepaling der reddingsmiddelen, moeten zich in iedere hut bevinden.

Deze onderrichtingen moeten geformuleerd zijn in het Duits, het Frans, het Engels en het Nederlands ».

— In artikel 15.02, cijfer 3, moet de vermelding van volgende artikelen geschrapt worden :

- « artikel 11.08, cijfers 2 en 3,
- 11.09
- 11.10
- 11.11, cijfer 1 ».

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 5 oktober 1984.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,  
**L. TINDEMANS**

De Minister van Verkeerswezen en  
Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

**H. DE CROO**

#### MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 85 — 171

23 NOVEMBER 1984. — Koninklijk besluit tot wijziging van de bijlage gevoegd bij het koninklijk besluit van 13 april 1973 tot vaststelling, wat de Regie van Telegrafie en Telefonie betreft, van de personeelsformatie van niveau 1 en van de algemene norm op grond waarvan de Minister, die voornoemde Regie beheert, de personeelsformatie van de niveaus 2, 3 en 4 bepaalt

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 19 juli 1930 tot oprichting van de Regie van Telegrafie en Telefonie, aangevuld door het koninklijk besluit nr. 91 van 11 november 1967, inzonderheid op artikel 21, § 3;