

L'adaptation des salaires a lieu à partir du premier lundi suivant la publication au *Moniteur belge* de l'indice donnant lieu à l'adaptation.

Pour l'application des dispositions susmentionnées, le tableau suivant est établi :

Lonen/  
Salaires  
100,00 pct./p.c.  
102,00 pct./p.c.  
104,04 pct./p.c.  
106,12 pct./p.c.  
108,24 pct./p.c.  
enz./etc.”.

Art. 3. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chaque partie signataire, moyennant un préavis de 6 mois. La dénonciation doit être signifiée par lettre recommandée au président de la Commission paritaire de l'industrie et du commerce du diamant et à chaque partie signataire.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> mars 2019.

Le Ministre de l'Emploi,  
K. PEETERS

De aanpassing van de lonen geschiedt vanaf de eerste maandag welke volgt op de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van het indexcijfer dat tot de aanpassing aanleiding geeft.

Bij toepassing van de bovenvermelde bepalingen wordt volgende tabel opgemaakt :

Spilindex/  
Indice-pivot  
105,10 pct./p.c.  
107,20 pct./p.c.  
109,34 pct./p.c.  
111,53 pct./p.c.  
113,76 pct./p.c.  
enz./etc.

Art. 3. Deze collectieve arbeidsovereenkomst treedt in werking op 1 januari 2018 en wordt gesloten voor onbepaalde duur.

Zij kan opgezegd worden door elke ondertekenende partij, in inachtneming van een opzeggingstermijn van 6 maanden. De opzegging wordt betekend bij aangetekend schrijven gericht aan de voorzitter van het Paritair Comité voor de diamantnijverheid en -handel en aan elke ondertekenende partij.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 1 maart 2019.

De Minister van Werk,  
K. PEETERS

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

### Navigation

[C - 2019/40653]

**28 FEVRIER 2019. — Arrêté royal relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse**

PHILIPPE, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, l'article 4, modifié par la loi du 22 janvier 2007, et l'article 9 ;

Vu l'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ;

Vu l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port ;

Vu l'association des Gouvernements des Régions ;  
Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 25 octobre 2018 ;

Vu la demande d'avis dans un délai de 30 jours, adressée au Conseil d'État le 3 décembre 2018, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l'absence de communication de l'avis dans ce délai ;  
Vu l'article 84, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Le présent arrêté transpose la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil.

§ 2. Le présent arrêté s'applique aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse :

1<sup>o</sup> battant pavillon belge en service régulier entre un port belge et un port situé dans un pays tiers ; ou

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

### Scheepvaart

[C - 2019/40653]

**28 FEBRUARI 2019. — Koninklijk besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten**

FILIP, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, artikel 4, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007, en artikel 9 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheids-passagiersvaartuigen ;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen ;  
Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 25 oktober 2018 ;

Gelet op de adviesaanvraag binnen 30 dagen, die op 3 december 2018, bij de Raad van State is ingediend, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Overwegende dat het advies niet is meegedeeld binnen die termijn ;  
Gelet op artikel 84, § 4, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Op de voordracht van de Minister van Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** § 1. Dit besluit voorziet in de omzetting van de Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten, tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad.

§ 2. Dit besluit is van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen :

1<sup>o</sup> die varen onder Belgische vlag op een geregelde dienst tussen een Belgische haven en een haven in een derde land ; of

2° en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes dans lesquelles les navires de classe A peuvent opérer conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux.

§ 3. Cet arrêté s'applique aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles visées au paragraphe 2, point 2.

§ 4. Le présent arrêté ne s'applique pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui relèvent de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port.

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 » : l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port ;

2° « navire roulier à passagers » : un navire de mer équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;

3° « engin à passagers à grande vitesse » : un navire de mer tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de douze passagers ;

4° « convention SOLAS 74 » : la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, y compris les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée ;

5° « recueil HSC » : le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse contenu dans la résolution MSC.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) du 20 mai 1994 ou le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000 (« recueil HSC 2000 ») contenu dans la résolution MSC.97(73) de l'OMI de décembre 2000, dans leur version actualisée ;

6° « HSSC » : les directives de l'OMI sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, dans leur version actualisée ;

7° « service régulier » : une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou d'avantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires :

1° soit selon un horaire publié ; ou

2° soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

8° « zone maritime » : toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux ;

9° « certificats » :

1° pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la convention SOLAS 74 ou au recueil HSC, respectivement, ainsi que les registres des équipements pertinents ;

2° pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à l'arrêté royal du 11 mars 2002, ainsi que les registres des équipements pertinents ;

10° « l'État du pavillon » : les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon ;

11° « voyage national » : tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port belge et le même port ou un autre port belge ;

12° « compagnie » : l'organisme ou la personne qui a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après dénommé « code ISM ») dans sa version actualisée ou, dans les cas où le chapitre IX de la convention SOLAS 74 ne s'applique pas, le propriétaire du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse ;

2° die varen op een geregelde dienst voor binnenlandse reizen in zeegebieden waarin schepen van klasse A mogen varen overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt.

§ 3. Dit besluit wordt toegepast op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen die varen op een geregelde dienst voor binnenlandse reizen in andere dan in paragraaf 2, punt 2, bedoelde zeegebieden.

§ 4. Dit besluit is niet van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen die onder het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole vallen.

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° "het koninklijk besluit van 22 december 2010": het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole;

2° "ro-ro-passagiersschip": een zeeschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3° "hogesnelheidspassagiersschip": een zeeschip als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het SOLAS-verdrag van 1974, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

4° "SOLAS-verdrag van 1974": het Internationale Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, met inbegrip van protocollen en wijzigingen daarvan, in de meest actuele versie;

5° "High Speed Craft Code": de "Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen", als vastgelegd bij Resolutie MSC.36 (63) van de Maritiem Veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, of de Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code van 2000), als vastgelegd bij IMO-resolutie MSC.97 (73) van december 2000, in de meest actuele versie;

6° "HSSC": de "Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification" van IMO, in de meest actuele versie;

7° "geregelde dienst": een reeks oversteken van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

1° volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

2° met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij herkenbare systematische reeks vormen.

8° "zeegebied": een zeegebied of zeeroute als vastgesteld volgens artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt;

9° "certificaten":

1° voor ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen die worden gebruikt voor internationale reizen, de veiligheidslicenties die zijn afgegeven volgens respectievelijk het SOLAS-verdrag van 1974 of de High Speed Craft Code, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

2° voor ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidsschepen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen, de veiligheidslicenties die zijn afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 maart 2002, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

10° "de vlaggenstaat": de bevoegde instanties van de staat onder wiens vlag het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip geregicht is te varen;

11° "binnenlandse reis": een reis in zeegebieden van een Belgische haven naar dezelfde of een andere Belgische haven;

12° "maatschappij": de organisatie of persoon die ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen die zijn opgelegd door de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (ISM-code), in de actuele versie ervan, of, wanneer hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974 niet van toepassing is, de eigenaar van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbvrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip van de eigenaar heeft overgenomen;

13° « inspecteur » : un fonctionnaire du Contrôle de la navigation qui satisfait aux critères minimaux fixés à l'annexe XI de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 ;

14° « Contrôle de la navigation » : la Direction-générale du Service fédéral public Mobilité et Transports.

**Art. 3. § 1<sup>er</sup>.** Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par cet arrêté, le Contrôle de la navigation procède à une inspection préalable à la mise en exploitation, consistant en :

- 1° la vérification de la conformité aux exigences fixées à l'annexe I ; et
- 2° une inspection conformément à l'annexe II, afin de s'assurer que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

L'inspection préalable à la mise en exploitation est effectuée par un inspecteur.

§ 2. Lorsque le Contrôle de la navigation l'exige, les compagnies fournissent la preuve de la conformité aux exigences de l'annexe I à l'avance, mais pas plus d'un mois avant l'inspection préalable à la mise en exploitation.

**Art. 4.** En cas d'inspection préalable à la mise en exploitation, le Contrôle de la navigation peut décider de ne pas appliquer certaines exigences ou procédures fixées aux annexes I et II relatives à toute visite annuelle par l'État du pavillon ou inspection effectuée, au cours des six mois précédents, pour autant que les procédures et directives pertinentes décrites dans les HSSC ou des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies. Le Contrôle de la navigation transfère les informations pertinentes vers la base de données des inspections, conformément à l'article 10.

Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, le Contrôle de la navigation peut tenir compte des inspections et visites effectuées précédemment sur ce navire ou cet engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par le présent arrêté. Pour autant que le Contrôle de la navigation juge les inspections et visites antérieures satisfaisantes et que celles-ci soient en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation, les inspections prévues à l'article 3, §1, ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.

À la demande des compagnies, le Contrôle de la navigation peut confirmer à l'avance qu'il connaît la pertinence des inspections et visites antérieures pour les nouvelles conditions d'exploitation.

Lorsque, par la suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le paragraphe 2 n'est pas applicable, le Contrôle de la navigation peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies :

- 1° une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et
- 2° le Contrôle de la navigation effectuée, dans un délai d'un mois, l'inspection préalable à la mise en exploitation prévue à l'article 3, paragraphe 1.

**Art. 5.** Le Contrôle de la navigation effectue une fois par période de douze mois :

- 1° une inspection conformément à l'annexe II ; et
- 2° une inspection au cours d'un service régulier, effectuée au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection visée au point a) et qui couvre les points énumérés à l'annexe III et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

Une inspection préalable à la mise en exploitation conformément à l'article 3 est considérée comme une inspection aux fins de l'alinéa 1, 1°.

13° "inspecteur": een ambtenaar van de Scheepvaartcontrole die voldoet aan de minimumcriteria bedoeld in bijlage XI bij het koninklijk besluit van 22 december 2010;

14° "Scheepvaartcontrole": het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

**Art. 3. § 1.** Voordat een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip wordt ingezet op een geregelde dienst die onder dit besluit valt, voert de Scheepvaartcontrole een inspectie uit die bestaat uit:

- 1° een controle van de naleving van de voorschriften van bijlage I; en
- 2° een inspectie overeenkomstig bijlage II, om zich ervan te vergewissen dat het ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip voldoet aan de voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.

De inspectie vóór aanvang van de dienst wordt uitgevoerd door een inspecteur.

§ 2. Wanneer de Scheepvaartcontrole daarom verzoekt, leveren maatschappijen vooraf het bewijs dat aan de voorschriften van bijlage I is voldaan, maar niet vroeger dan een maand voor de inspectie vóór aanvang van de dienst.

**Art. 4.** Bij inspecties vóór aanvang van de dienst kan de Scheepvaartcontrole beslissen bepaalde voorschriften of procedures van de bijlagen I en II met betrekking tot het jaarlijkse onderzoek of inspectie die de vlaggenstaat in de voorafgaande zes maanden heeft uitgevoerd niet toe te passen, mits de relevante procedures en richtsnoeren voor onderzoek als gespecificeerd in de HSSC of procedures gericht op het verwezenlijken van hetzelfde doel zijn gevolgd. De Scheepvaartcontrole geeft de betrokken informatie door aan de inspectiedatabank overeenkomstig artikel 10.

Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip wordt ingezet op een geregelde dienst, kan de Scheepvaartcontrole rekening houden met inspecties en onderzoeken die met betrekking tot dat ro-ro-passagiersschip of dat hogesnelheidspassagiersschip zijn uitgevoerd ten behoeve van een andere onder dit besluit vallende geregelde dienst. Wanneer de Scheepvaartcontrole genoegzaam neemt met die eerdere inspecties en onderzoeken en van mening is dat zij relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden, hoeven de in artikel 3, § 1, bedoelde inspecties niet te worden uitgevoerd voordat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

Op verzoek van een maatschappij kan de Scheepvaartcontrole vooraf bevestigen dat zij ermee instemmen dat de voorgaande inspecties en onderzoeken relevant zijn voor de nieuwe operationele omstandigheden.

Indien door onvoorziene omstandigheden er een dringende behoefte is om snel een vervangend ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip in te zetten teneinde de continuïteit van de dienst te verzekeren en paragraaf 2 niet van toepassing is, kan de Scheepvaartcontrole toestemming geven om het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip te gebruiken, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° een visuele inspectie en documentencontrole leidt niet tot het vermoeden dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip niet voldoet aan de voorschriften voor een veilige exploitatie; en
- 2° de Scheepvaartcontrole voltooit de inspectie vóór aanvang van de dienst als bedoeld in artikel 3, paragraaf 1, binnen één maand.

**Art. 5.** De Scheepvaartcontrole verricht eens in de twaalf maanden:

- 1° een inspectie overeenkomstig bijlage II; en
- 2° een inspectie tijdens een geregelde dienst, die niet eerder dan vier maanden, maar niet later dan acht maanden na de in punt 1° genoemde inspectie plaatsvindt en betrekking heeft op in bijlage III genoemde punten en, naargelang het professionele oordeel van de inspecteur, voldoende punten van de bijlagen I en II zodat kan worden gewaarborgd dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip blijft voldoen aan alle voorschriften voor een veilige exploitatie.

Een overeenkomstig artikel 3 uitgevoerde inspectie vóór aanvang van de dienst wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van lid 1, 1°.

L'inspection visée à l'alinéa 1, 1°, peut, à la discrétion du Contrôle de la navigation, être effectuée simultanément ou conjointement à la visite annuelle par l'État du pavillon pour autant que les procédures et directives pour les visites décrites dans les HSSC ou que les procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies.

Le Contrôle de la navigation effectue une inspection conformément à l'annexe II chaque fois que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des transformations et des modifications d'importance majeure, ou en cas de changement de gestion ou de transfert de classe. Toutefois, en cas de changement de gestion ou de transfert de classe, après prise en compte des inspections effectuées précédemment pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, et à condition que ce changement ou transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité du navire ou de l'engin, le Contrôle de la navigation peut exempter le navire ou l'engin concerné de l'inspection requise par la première phrase du présent paragraphe.

**Art. 6.** À l'issue d'une inspection réalisée conformément au présent arrêté, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX de l'arrêté royal du 22 décembre 2010.

Les informations contenues dans le rapport sont transmises à la base de données des inspections prévue à l'article 10. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine.

**Art. 7.** Le Contrôle de la navigation veille à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément au présent arrêté.

Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la santé ou la sécurité ou mettent immédiatement en danger la santé ou la vie, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, son équipage et ses passagers, le Contrôle de la navigation fait en sorte que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse soit soumis à un ordre d'interdiction de départ. Une copie de cet ordre est remise au capitaine.

L'ordre d'interdiction de départ n'est levé que s'il a été remédié à l'anomalie et que tout danger a été écarté à la satisfaction du Contrôle de la navigation ou si le Contrôle de la navigation a établi que le navire ou l'engin peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ou d'autres navires.

S'il ne peut être remédié aisément à une anomalie visée à l'alinéa 2 dans le port où elle a été confirmée ou révélée, le Contrôle de la navigation peut convenir d'autoriser le navire ou l'engin à rejoindre un chantier de réparation approprié où l'anomalie pourra être immédiatement rectifiée.

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire roulier à passagers ou d'engin à passagers à grande vitesse est manifestement inférieur aux normes, le Contrôle de la navigation peut suspendre l'inspection dudit navire ou engin jusqu'à ce que la compagnie ait pris les mesures nécessaires pour que le navire ou l'engin ne présente plus un risque manifeste pour la sécurité ou la santé ou ne constitue plus un danger immédiat pour la vie de son équipage et de ses passagers ou pour s'assurer qu'il satisfait aux exigences pertinentes des conventions internationales applicables.

Lorsque le Contrôle de la navigation suspend l'inspection conformément à l'alinéa 5, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse fait automatiquement l'objet d'une interdiction de départ. L'ordre d'interdiction de départ est levé lorsque l'inspection a pu reprendre et être menée à bien et lorsqu'il a été satisfait aux conditions établies à l'alinéa 3 et à l'article 9, alinéa 2.

Pour réduire l'encombrement du port, le Contrôle de la navigation peut autoriser un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse soumis à une interdiction de départ à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Toutefois, le risque d'encombrement portuaire n'entre pas en ligne de compte dans la décision d'interdire le départ ou de lever un ordre d'interdiction de départ. Le Contrôle de la navigation coopère avec le service compétent de la Région compétente pour faciliter l'accueil de ces navires.

**Art. 8.** La compagnie ou le capitaine dispose d'un droit de recours contre un ordre d'interdiction de départ délivré par le Contrôle de la navigation. Le recours est introduit conformément article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

De in lid 1, 1°, bedoelde inspectie kan naar goeddunken van de Scheepvaartcontrole worden uitgevoerd tegelijkertijd of in combinatie met het jaarlijkse onderzoek door de vlaggenstaat, mits de relevante procedures en richtsnoeren voor onderzoeken als gespecificeerd in de HSSC of volgens procedures met hetzelfde doel worden gevolgd.

De Scheepvaartcontrole verricht een inspectie overeenkomstig bijlage II van telkens als het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat of wanneer een verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse plaatsvindt. De Scheepvaartcontrole kan het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip bij een verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse evenwel vrijstellen van de in de eerste zin van deze paragraaf voorgeschreven inspectie na rekening te hebben gehouden met eerder uitgevoerde inspecties van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip en mits die verandering of overgang niet van invloed is op de veilige exploitatie van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip.

**Art. 6.** Nadat een inspectie overeenkomstig dit besluit is uitgevoerd, stelt de inspecteur een verslag op conform bijlage IX van het koninklijk besluit van 22 december 2010.

De in het verslag opgenomen informatie wordt meegedeeld aan het artikel 10 bedoelde inspectiedatabank. De kapitein ontvangt een kopie van het inspectieverslag.

**Art. 7.** De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat elke tekortkoming die tijdens een overeenkomstig dit besluit uitgevoerde inspectie is bevestigd of ontdekt, wordt verholpen.

Indien de tekortkomingen een duidelijk gevaar inhouden voor de gezondheid of de veiligheid of een onmiddellijk gevaar inhouden voor de gezondheid of het leven, het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip, de bemanning en de passagiers, zorgt de Scheepvaartcontrole ervoor dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip een uitvaarverbod wordt opgelegd. De kapitein ontvangt een afschrift van dat verbod.

Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven als de tekortkoming en het gevaar naar het oordeel van de Scheepvaartcontrole zijn verholpen of als de Scheepvaartcontrole heeft vastgesteld dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip, onder eventuele noodzakelijke voorwaarden, kan uitvaren of de activiteit mag hervatten zonder gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de passagiers en de bemanning of voor het ro-ro-passagiersschip, het hogesnelheids-passagiersschip of andere schepen.

Indien een in het tweede lid bedoelde tekortkoming niet zonder meer kan worden verholpen in de haven waar zij is bevestigd of ontdekt, kan de Scheepvaartcontrole ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip toestaan verder te varen naar een geschikte reparatiewerf waar de tekortkoming wel zonder meer kan worden verholpen.

Indien de algemene toestand van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheids-passagiersschip duidelijk niet aan de normen voldoet, kan de Scheepvaartcontrole in uitzonderlijke omstandigheden de inspectie van dat ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip opschorten totdat de maatschappij de nodige maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip niet langer een manifest gevaar oplevert voor de veiligheid of de gezondheid of niet langer een onmiddellijke bedreiging vormt voor het leven van de bemanning en de passagiers of om ervoor te zorgen dat het voldoet aan de betreffende eisen van de toepasselijke internationale verdragen.

Indien de Scheepvaartcontrole de inspectie overeenkomstig het vijfde lid opschort, geldt voor het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheids-passagiersschip automatisch een uitvaarverbod wordt opgeheven indien de inspectie is hervat en met succes is afgerond, en indien aan de voorwaarden van het derde lid en artikel 9, lid 2, is voldaan.

Ter vermindering van een havencongestie kan de Scheepvaartcontrole toestaan dat een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheids-passagiersschip waarvoor een uitvaarverbod geldt, naar een ander deel van de haven wordt verplaats als dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om een uitvaarverbod op te leggen dan wel op te heffen. De Scheepvaartcontrole werkt samen met de bevoegde dienst van het bevoegde gewest om te voorzien in faciliteiten voor de opvang van dergelijk schepen.

**Art. 8.** De maatschappij of de kapitein kan beroep instellen tegen een uitvaarverbod dat door de Scheepvaartcontrole wordt opgelegd. Het beroep wordt ingesteld overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Le Contrôle de la navigation informe le capitaine du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse soumis à un ordre d'interdiction de départ de son droit de recours et des procédures applicables. Lorsque, à la suite d'un recours, un ordre d'interdiction de départ est révoqué ou modifié, le Contrôle de la navigation veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections prévues à l'article 10 soient mises à jour en conséquence sans tarder.

**Art. 9.** Lorsque les inspections visées aux articles 3 et 5 confirment ou révèlent des anomalies justifiant un ordre d'interdiction de départ, tous les coûts liés aux inspections sont à charge de la compagnie conformément article 25, §2, de l'arrêté royal du 22 décembre 2010.

L'ordre d'interdiction de départ n'est levé qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

**Art. 10.** Le Contrôle de la navigation veille à ce que les informations relatives aux inspections réalisées conformément au présent arrêté, notamment les informations relatives aux anomalies et aux ordres d'interdiction de départ, soient transférées sans tarder à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'ordre d'interdiction de départ est levé.

Le Contrôle de la navigation veille à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication dans un délai de 72 heures.

Le Contrôle de la navigation a accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des inspections qui sont utiles pour appliquer le système d'inspection prévu par le présent arrêté et celui du 22 décembre 2010.

**Art. 11.** L'article 2 de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port, modifié par l'arrêté royal du 11 août 2017, est complété par les 27°, 28° et 29° rédigés comme suit :

« 27° « navire roulier à passagers », un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;

28° « engins à passagers à grande vitesse », un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée, et transportant plus de douze passagers ;

29° « service régulier », une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux ports ou même d'avantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires :

i) soit selon un horaire publié ; ou

ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable. ».

**Art. 12.** L'article 3, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le présent arrêté s'applique également aux inspections des navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse effectuées en dehors d'un port ou à distance d'un mouillage au cours d'un service régulier conformément à l'article 13/1. »

**Art. 13.** Dans l'article 12 du même arrêté, la phrase « Les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 11 sont soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes : » est remplacée par la phrase suivante :

L'instance compétente veille à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 11 ou à l'article 13/1 soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes : »

**Art. 14.** Dans le même arrêté, il est inséré un article 13/1 rédigé comme suit :

« **Article 13/1. Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier**

Les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier sont susceptibles d'être inspectés conformément au calendrier et aux autres exigences fixées à l'annexe XIII.

Lors de la planification d'inspections d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, l'autorité compétente tient dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou de l'engin.

De Scheepvaartcontrole informeert de kapitein van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip waarvoor een uitvaarverbod geldt, over het recht op beroep en de toepasselijke procedures. Wanneer ten gevolge van een beroep een uitvaarverbod wordt ingetrokken of gewijzigd, zorgen de Scheepvaartcontrole ervoor dat de in artikel 10 bedoelde inspectiedatabank onverwijld wordt bijgewerkt.

**Art. 9.** Indien tijdens de in de artikelen 3 en 5 bedoelde de inspecties tekortkomingen worden bevestigd of ontdekt die een uitvaarverbod rechtvaardigen, worden alle met de inspecties verband houdende kosten door de maatschappij gedragen overeenkomst artikel 25, § 2, van het koninklijk besluit van 22 december 2010.

Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven nadat de volledige betaling heeft plaatsgevonden of een toereikende waarborg voor de terugbetaling van de kosten is versterkt.

**Art. 10.** De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat de informatie van de overeenkomstig dit besluit uitgevoerde inspecties, waaronder informatie over tekortkomingen en uitvaarverboden, onverwijld wordt overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag in voltooid of het uitvaarverbod is opgeheven.

De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat de informatie die is overgebracht naar de inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de bekendmaking ervan.

De Scheepvaartcontrole heeft toegang tot alle in de inspectiedatabank geregistreerde gegevens die relevant zijn voor de toepassing van het bij dit besluit en bij koninklijk besluit van 22 december 2010 ingestelde inspectiesysteem.

**Art. 11.** Het artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 augustus 2017, wordt aangevuld met de bepalingen onder 27°, 28° en 29°, luidende:

“27° “ro-ro-passagiersschip”: een schip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden, en dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

28° “hogesnelheidspassagiersschip”: een schip als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het SOLAS-verdrag van 1974, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

29° “geregelde dienst”: een reeks oversteken van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussen liggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

i) Volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

ii) Met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;”.

**Art. 12.** Het artikel 3, § 1, van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Dit besluit is eveneens van toepassing op inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidsschepen die worden uitgevoerd buiten een haven of ankerplaats tijdens een geregelde dienst overeenkomstig artikel 13/1.”.

**Art. 13.** In artikel 12 van hetzelfde besluit wordt de zin “Schepen die overeenkomstig artikel 11 voor inspectie zijn geselecteerd, worden als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie onderworpen:” vervangen als volgt:

“De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 11 of artikel 13/1 voor inspectie zijn geselecteerd, als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen:”.

**Art. 14.** In hetzelfde besluit wordt een artikel 13/1 ingevoegd, luidende:

“**Artikel 13/1. Inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op een geregelde dienst**

Ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen die worden ingezet op een geregelde dienst komen in aanmerking voor inspecties overeenkomstig de termijnen en andere voorschriften van bijlage XIII.

De bevoegde instantie houdt bij het plannen van inspecties van ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidsschepen naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van het ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip.

Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection conformément à l'annexe XIII, cette inspection est enregistrée dans la base de données des inspections et est prise en compte aux fins des articles 9, 10 et 11 et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Elle est comptabilisée dans le nombre d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre, conformément à l'article 5.

L'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 10, alinéa 2, 1<sup>o</sup>, et l'article 13 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.

L'autorité compétente veille à ce que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, soumis à une inspection supplémentaire conformément à l'article 10, 2<sup>o</sup>, soient sélectionnés pour inspection conformément à l'annexe I, partie II, points 3.A c) et 3.B c). Les inspections effectuées en vertu du présent paragraphe n'affectent pas l'intervalle d'inspection tel qu'il figure à l'annexe XIII, point 2.

L'inspecteur de l'autorité compétente peut accepter, au cours d'une inspection d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur. Lorsque le navire bat pavillon d'un État membre, l'État du port peut, sur demande, inviter un représentant de l'État du pavillon à accompagner l'inspection en tant qu'observateur. ».

**Art. 15.** Dans l'article 14 du même arrêté, le paragraphe 3 est abrogé.

**Art. 16.** Dans l'article 15 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juillet 2014, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. L'autorité compétente refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui :

- Bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
- Bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiées chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le premier paragraphe ne s'applique pas aux situations décrites à l'article 20, paragraphe 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou le mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise. »

**Art. 17.** Dans les articles 14 et 15, modifiés par l'arrêté royal du 21 juillet 2014, dans la version néerlandaise le mot « hogesnelheidspassagiersvaartuigen » est remplacé par le mot "hogesnelheidspassagiersschepen".

**Art. 18.** Dans le même arrêté, il est inséré une annexe XIII qui est jointe en annexe IV au présent arrêté.

**Art. 19.** L'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse est abrogé.

**Art. 20.** Le présent arrêté entre en vigueur le 21 décembre 2019.

**Art. 21.** Le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la Fraude sociale, de la Protection de la Vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Wanneer een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip overeenkomstig bijlage XIII aan een inspectie is onderworpen, wordt die inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd en in aanmerking genomen voor de toepassing van de artikelen 9, 10, 11 en om de naleving van de inspectieverplichting van elke lidstaat te berekenen. De inspectie wordt meegeteld voor het totale aantal jaarlijkse inspecties dat elke lidstaat overeenkomstig artikel 5 moet uitvoeren.

Artikel 8, eerste lid, artikel 10, tweede lid, 1<sup>o</sup> en artikel 13 zijn niet van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op een geregelde dienst die overeenkomstig dit artikel wordt geïnspecteerd.

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidspassagiersschepen die overeenkomstig artikel 10, 2<sup>o</sup>, aan een aanvullende inspectie worden onderworpen, worden geselecteerd voor een inspectie overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 3A, c), en 3B, c). overeenkomstig onderhavig lid uitgevoerde inspecties laten het inspectie-interval zoals bepaald in punt 2 van bijlage XIII onverlet.

De inspecteur van de bevoegde instantie kan ermee instemmen om tijdens een inspectie van een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip door een havenstaatinspecteur van een andere lidstaat als waarnemer te worden vergezeld. Indien de vlaggenstaat van het schip een lidstaat is, nodigd de havenstaat op verzoek een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat uit om bij de inspectie als waarnemer aanwezig te zijn. ».

**Art. 15.** In artikel 14 van hetzelfde besluit, wordt paragraaf 3 opgeheven.

**Art. 16.** In artikel 15 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2014, wordt paragraaf 1 vervangen als volgt:

“§ 1. De bevoegde instantie weigert de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen van elk schip dat:

- Vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de zwarte lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend, of
- Vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de grijze lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend.

De eerste paragraaf is niet van toepassing in de in artikel 20, paragraaf 6, genoemde omstandigheden.

De weigering van toegang geldt zodra het schip de haven of ankerplaats heeft verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden en waar een weigering van toegang is uitgevaardigd. ».

**Art. 17.** In de artikelen 14 en 15, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 juli 2014, wordt het woord "hogesnelheidspassagiersvaartuigen" vervangen door het woord "hogesnelheidspassagiersschepen".

**Art. 18.** In hetzelfde besluit wordt de bijlage XIII ingevoegd die als bijlage IV is gevoegd bij dit besluit.

**Art. 19.** Het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersschepen wordt opgeheven.

**Art. 20.** Dit besluit treedt in werking op 21 december 2019.

**Art. 21.** De minister bevoegd voor maritieme mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 28 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER

**Annexe I de l'arrêté royal relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.**

### **EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES EN SERVICE RÉGULIER**

Les éléments ci-après sont vérifiés :

1. Avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, le capitaine a accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et il utilise les systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par les Etats membres.
2. Les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire MSC/Circ. 699 du 17 juillet 1995 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du comité de la sécurité maritime sont appliquées.
3. Un tableau où figurent les conditions de travail à bord du navire est placé à un endroit aisément accessible et indique :
  - a) Le programme de service en mer et au port ; et
  - b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille.
4. Le capitaine n'est pas empêché de prendre des décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte.
5. Le capitaine tient un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation.
6. Toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes, sont signalées rapidement à l'administration de l'État du pavillon et à l'État du port et sont réparées rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante.
7. Un plan de voyage à jour est disponible avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse et, lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A.893 (21) de l'Assemblée de l'OMI du 25 novembre 1999.

8. Les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou de l'engin sont portées à la connaissance des passagers et sont disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.

Vu pour être annexé à Notre arrêté relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Bruxelles, le 28 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste,  
chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale,  
de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER



**Annexe II de l'arrêté royal relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.**

**PROCÉDURES RELATIVES AUX INSPECTIONS**

1. Les inspections ont pour objet de vérifier le respect des exigences réglementaires émises par ou au nom de l'État du pavillon, notamment en matière de construction, de subdivision et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement et de stabilité, de protection contre les incendies, de nombre maximal de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation. Les inspections comprennent à cet effet :
  - Le démarrage du générateur de secours ;
  - Une inspection de l'éclairage de secours ;
  - Une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications ;
  - Un essai du dispositif de communication avec le public ;
  - Un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers ;
  - La mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement ;
  - L'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires ainsi que des ventilateurs ;
  - L'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie ;
  - L'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie ;
  - L'essai de la fermeture normale des portes d'incendie ;
  - La mise en marche des pompes d'assèchement ;
  - La fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance ;
  - Une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries ;

- La mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, la mise en route et l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord ;
  - La vérification de l'inventaire de l'ensemble des embarcations de sauvetage et canots de secours ;
  - L'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou de l'engin.
2. Les inspections portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage ainsi que son efficacité en matière de procédures de sécurité et d'urgence, d'entretien, de méthodes de travail, de sécurité des passagers, d'opérations sur la passerelle, d'opérations liées à la cargaison et aux véhicules. La capacité des marins de comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord est vérifiée. Les documents prouvant que les membres d'équipage ont suivi avec succès une formation spéciale sont vérifiés, particulièrement en ce qui concerne :
- L'encadrement des passagers,
  - La familiarisation,
  - La sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés, et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,
  - La gestion des situations de crise et le comportement humain.

L'inspection comprend une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille.

3. Les brevets d'aptitude des membres d'équipage travaillant à bord des navires qui relèvent de cet arrêté sont conformes aux dispositions de l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets d'aptitude pour des gens de mer.

Vu pour être annexé à Notre arrêté relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Bruxelles, le 28 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste,  
chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale,  
de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

**Annexe III de l'arrêté royal relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.**

### **PROCÉDURES RELATIVES À LA CONDUITE D'INSPECTIONS AU COURS D'UN SERVICE RÉGULIER**

Lorsqu'une inspection est effectuée au cours d'un service régulier, les points suivants sont vérifiés :

1. Informations concernant les passagers :

Vérifier que le nombre de passagers pour lequel le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommés « navires ») est certifié n'est pas dépassé et que l'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme à l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1999 relatif à l'enregistrement des personnes voyageant à bord des navires à passagers. Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

2. Informations concernant le chargement et la stabilité :

Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés. Vérifier si des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée ne soit pas submergée. Vérifier si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu. Vérifier si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés lorsque cela est requis et si les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité. Vérifier si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.

3. Sécurité en mer :

Vérifier la procédure suivie pour s'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées. Vérifier que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave ; vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, devrait être constaté et signalé.

4. Consignes de sécurité :

Vérifier la forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées. Vérifier si les consignes de sécurité de routine sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.

5. Mentions au journal de bord :

Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manœuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc. vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux francs-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

6. Marchandises dangereuses :

Vérifier si toute cargaison de marchandises dangereuses ou polluantes est transportée conformément aux réglementations pertinentes et, notamment, si une déclaration concernant les marchandises dangereuses et polluantes est fournie, accompagnée d'un manifeste ou d'un plan d'arrimage indiquant leur emplacement à bord, si le transport de la cargaison en question est autorisée sur les navires à passagers et si les marchandises dangereuses et polluantes sont convenablement marquées, étiquetées, arrimées et séparées du reste de la cargaison.

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate. Vérifier si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage pertinent est disponible à terre. Vérifier si le capitaine a connaissance des exigences en matière de notification conformément à l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins. Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7. Arrimage des véhicules de transport de marchandises :

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés, par groupes ou par saisines individuelles par exemple. Vérifier si un nombre suffisant de ponts d'ancrage est disponible. Vérifier les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps qui survient ou qui est attendu et l'éventuel système d'arrimage des cars et des motos. Vérifier si le navire dispose d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

#### 8. Ponts-garages :

Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé des passagers. Vérifier si les portes d'incendie et les accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.

#### 9. Fermeture des portes étanches :

Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie. Vérifier si les exercices requis sont effectués. Vérifier si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur contrôle « local ». Vérifier si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et dans toute situation dangereuse. Vérifier si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manœuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manœuvre incorrecte.

#### 10. Surveillance incendie par le service de ronde :

Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette surveillance devrait s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme incendie. Les rondes dans ces locaux peuvent être effectuées comme indiqué au point 8.

#### 11. Communications en cas d'urgence :

Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- a) La ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné ;
- b) La probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, lorsque le passager et le membre de l'équipage concernés ne possèdent pas une langue en commun ;
- c) La nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique) ;
- d) La mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s) ;
- e) Les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

12. Langue de travail commune des membres de l'équipage :

Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.

13. Equipement de sécurité :

Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection structurelle contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien. Vérifier si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou si des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire. Vérifier si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable. Vérifier si le chargement des véhicules n'empêche pas la manœuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des moyens de contrôle des vannes de décharge, etc., qui peuvent se trouver sur les ponts-garages.

14. Equipement de navigation et de radiocommunications :

Vérifier si les équipements de navigation et de radiocommunications, y compris les radiobalises de secours (RLS), sont opérationnels.

15. Eclairage de secours supplémentaire :

Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.

16. Moyens d'évacuation :

Vérifier si les moyens d'évacuation, y compris les voies d'évacuation, sont indiqués conformément aux règles applicables et font l'objet d'un éclairage alimenté par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entravent pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages ou passent par ceux-ci. Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques hors taxes, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.

17. Propreté de la salle des machines :

Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté conformément aux procédures d'entretien.

18. Elimination des détritrus :

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des détritrus sont satisfaisants.

19. Entretien planifié :

Vérifier que toutes les compagnies prévoient des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, mais couvrant également l'entretien de la salle des machines et l'équipement de sécurité. Vérifier qu'il existe des plans pour que tous les éléments soient vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Vérifier qu'il existe des procédures permettant d'enregistrer les anomalies et de confirmer qu'il y a été remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces anomalies et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'il y a été remédié. Contrôler que la vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure comprend l'inspection des indicateurs, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

20. Durant la navigation :

Durant la navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise. Il convient de vérifier si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

Vu pour être annexé à Notre arrêté relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Bruxelles, le 28 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste,  
chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale,  
de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER



**Annexe IV de l'arrêté royal relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.**

**« ANNEXE XIII**

**Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier**

- 1.1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par le présent arrêté, l'instance compétente procède à une inspection, conformément à l'article 3, § 1, de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, afin de s'assurer que ce navire ou cet engin satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.
- 1.2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'instance compétente concernée peut tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre Etat membre sur ce navire roulier à passager ou cet engin à passagers en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par le présent arrêté, pour autant que l'instance compétente juge, dans chaque cas, que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites. Les inspections prévues au point 1.1 ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
- 1.3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le point 1.2 n'est pas applicable, l'instance compétente peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies :
  - a) Une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et
  - b) L'instance compétente effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection prévue à l'article 3, § 1, de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

2. L'instance compétente effectue, une fois par an, mais au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection précédente :
  - a) Une inspection tenant compte des exigences de l'annexe II de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et du règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires, selon le cas ; et
  - b) Une inspection au cours d'un service régulier. Cette inspection couvre notamment les points énumérés à l'annexe III de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.
3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse n'a pas été inspecté conformément au point 2, ce navire ou cet engin est considéré comme relevant de la « priorité I ».
4. Une inspection effectuée conformément au point 1.1 est considérée comme une inspection aux fins du point 2 a). ».

Vu pour être annexé à Notre arrêté relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Bruxelles, le 28 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste,  
chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale,  
de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

**Bijlage I bij het koninklijk besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.**

**SPECIFIEKE VEREISTEN VOOR SCHEPEN OP GEREDELDE DIENSTEN**

De volgende punten dienen te worden gecontroleerd:

1. De kapitein krijgt vóór het vertrek van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip passende informatie over de beschikbaarheid van walsystemen voor navigatieondersteuning en andere informatiesystemen die hem zullen helpen de reizen veilig uit te voeren, en hij gebruikt de door de lidstaten opgezette navigatieondersteunings- en informatiesystemen.
2. De relevante bepalingen van de paragrafen 2 tot en met 6 van MSC/Circ. 699 van 17 juli 1995 “Herziene richtsnoeren voor veiligheidsinstructies aan passagiers” worden toegepast.
3. Op een gemakkelijk toegankelijke plaats is een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord opgehangen, die het volgende omvat:
  - a) Het rooster voor de dienst op zee en de dienst in de haven, en
  - b) De maximumwerktijd of de vereiste minimumrusttijd voor het wachtdoende personeel.
4. De kapitein wordt niet belemmerd bij het nemen van beslissingen die naar zijn professioneel oordeel noodzakelijk zijn voor een veilige navigatie en exploitatie, met name bij slecht weer en hoge zee;
5. De kapitein houdt een rapport bij over de navigatieactiviteiten en incidenten die van belang zijn voor een veilige navigatie;
6. Elke schade aan of blijvende doorbuiging van de rompdeuren en bijbehorende rompbeplating die de integriteit van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip kunnen aantasten en alle tekortkomingen bij de borging van deze deuren worden onmiddellijk gerapporteerd aan de administratie van de vlaggenstaat en de havenstaat en worden onmiddellijk tot hun tevredenheid gerepareerd;
7. Er is een bijgewerkt vaarplan beschikbaar voordat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip zijn reis aanvangt en bij het opmaken van het vaarplan wordt ten volle rekening gehouden met de richtsnoeren van Resolutie A.893 (21) van de algemene vergadering van IMO van 25 november 1999, “Richtsnoeren voor vaarplanning”;

8. Algemene informatie over de aan boord beschikbare diensten en hulp voor ouderen en personen met een beperking wordt meegedeeld aan de passagiers en beschikbaar gesteld in een voor personen met een visuele beperking geschikte vorm.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

Brussel 28 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege:

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post,  
belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude,  
Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER

**Bijlage II bij het koninklijk besluit van xx/xx/xxxx betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.**

**PROCEDURES VOOR INSPECTIES**

1. Bij de inspecties moet erop worden toegezien dat de door of namens de vlaggenstaat vastgestelde wettelijke vereisten worden nageleefd, met name inzake constructie, indeling en stabiliteit, machines en elektrische installaties, lading en stabiliteit, brandbeveiliging, maximumaantal passagiers, reddingmiddelen en het vervoer van gevaarlijke goederen, radiocommunicatie en navigatie. Daartoe omvatten de inspecties het volgende:
  - Starten van het noodaggregaat,
  - Inspecteren van de noodverlichting,
  - Inspecteren van de noodvoeding voor de radio-installaties,
  - Testen van het boordomroepsysteem,
  - Brandoefening, met inbegrip van een demonstratie dat men in staat is de persoonlijke brandweeruitrusting te gebruiken,
  - Bedienen van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding,
  - Testen van de op afstand bediende noodstop voor de brandstofvoorziening naar ketels en hoofd- en hulpmotoren, en voor de ventilatie,
  - Testen van de bediening op afstand en ter plaatse voor het sluiten van de brandkleppen,
  - Testen van de branddetectie- en -alarmsystemen,
  - Testen van de branddeuren om te zien of die naar behoren sluiten,
  - De werking van de lenspompen,
  - Sluiten van de waterdichte deuren in de schotten, zowel op afstand als ter plaatse,
  - Demonstratie waaruit blijkt dat bemanningsleden op sleutelposten op de hoogte zijn van de instructies voor schadebeperking,
  - Strijken van ten minste één hulpverleningsboot en één reddingsboot; starten en testen van hun voortstuwings- en besturingssysteem; weer ophalen en terugplaatsen op hun opstellingsplaats,

- Nagaan of alle reddingsboten en hulpverleningsboten overeenstemmen met de inventaris,
  - Testen van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting van het ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip.
2. Bij inspecties moet er vooral op worden gelet of de bemanningsleden vertrouwd zijn en efficiënt omgaan met de veiligheidsprocedures, noodprocedures, onderhoud, werkpraktijken, veiligheid van passagiers, procedures op de brug en handelingen met betrekking tot lading en voertuigen. Er moet worden gecontroleerd of zeevarenden in staat zijn om opdrachten en instructies te begrijpen en, voor zover van toepassing, te geven, en om te rapporteren in de gemeenschappelijke werktaal, zoals vastgesteld in het scheepsjournaal. Documenten die aantonen dat bemanningsleden met succes een speciale opleiding hebben gevolgd, dienen te worden gecontroleerd, met name met betrekking tot:
- Het omgaan met grote groepen mensen,
  - Het met het schip vertrouwd maken,
  - Veiligheidsopleiding voor personeel dat belast is met de zorg voor de veiligheid van de passagiers in passagiersruimten, met name die van ouderen en mensen met een beperking in een noodsituatie, en
  - Crisisbeheer en menselijk gedrag.

Bij de inspectie wordt beoordeeld of de dienstroosters onredelijke vermoeidheid veroorzaken, vooral bij het wachtdoende personeel.

3. Vaarbevoegdheidsbewijzen van bemanningsleden aan boord van schepen die onder dit besluit vallen, dienen te voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

Brussel 28 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege:

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post,  
belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude,  
Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER

**Bijlage III bij het koninklijk besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.**

**INSPECTIEPROCEDURES TIJDENS EEN GEREDELDE DIENST**

Wanneer inspecties worden uitgevoerd tijdens een geregelde dienst dient het volgende te worden gecontroleerd:

1. Passagiersgegevens:

Controleren hoe wordt gewaarborgd dat het aantal passagiers waarvoor het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip (hierna “het schip” genoemd) is gecertificeerd, niet wordt overschreden en of de wijze van registratie van passagiersgegevens strookt met het koninklijk besluit van 1 december 1999 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen. Controleren hoe de informatie over het totale aantal passagiers aan de kapitein wordt doorgegeven en, in voorkomend geval, hoe passagiers die een retourtrip maken zonder aan wal te gaan, worden meegeteld in het totale aantal dat de terugreis maakt.

2. Informatie over belading en stabiliteit:

Indien van toepassing, controleren of er betrouwbare instrumenten voor het meten van de diepgang zijn geïnstalleerd en in gebruik zijn. Controleren of er maatregelen zijn genomen om ervoor te zorgen dat het schip niet overbelast wordt en het water niet boven de toepasselijke indelingslastlijn komt. Controleren of de belading en stabiliteitsbeoordeling volgens de voorschriften zijn gebeurd. Controleren of goederenvervoertuigen en andere lading worden gewogen, indien dat is vereist, en of de cijfers voor belading en stabiliteitsbeoordeling aan het schip worden doorgegeven. Controleren of de documenten voor het gebruik bij beschadiging (damage control plans) permanent zijn uitgehangen en of de scheepsofficieren daarover instructieboekjes hebben ontvangen.

3. Vaarklaar maken:

Controleren van de naleving van de procedure volgens welke het schip vaarklaar wordt gemaakt voordat het de ligplaats verlaat – dit moet een positieve rapportageprocedure omvatten waarbij wordt bevestigd dat alle wind- en waterdichte deuren in de romp gesloten zijn. Controleren of alle deuren van de voertuigdekken gesloten zijn voordat het schip de ligplaats verlaat, dan wel net lang genoeg open blijven om het sluiten van de boegklep mogelijk te maken; controleren van de sluitingsmiddelen van de boeg-, achter- en zijdeuren, en van de aanwezigheid van verklikkerlichten en videobewaking om op de navigatiebrug de stand van de deuren aan te geven. Eventuele problemen met de werking van de verklikkerlichten, vooral problemen met de schakelaars bij de deuren, dienen te worden geverifieerd en gerapporteerd.



#### 4. Veiligheidsmededelingen:

Controleren van de vorm van de routineveiligheidsmededelingen en de opgehangen instructies en aanwijzingen over noodprocedures in de toepasselijke taal of talen. Controleren of de routineveiligheidsmededelingen aan het begin van de reis worden gedaan en op alle voor het publiek toegankelijke plaatsen, inclusief de open dekken, kunnen worden gehoord.

#### 5. Aantekeningen in het journaal:

Controleren of in het journaal melding wordt gemaakt van het sluiten van de deuren van boeg en achtersteven en van andere wind- en waterdichte deuren, van de oefeningen met de deuren in de waterdichte schotten, van de beproeving van de stuurinrichting enz. Ook diepgang, uitwatering en stabiliteit dienen te worden genoteerd, alsmede de gemeenschappelijke werktaal van de bemanning.

#### 6. Gevaarlijke goederen:

Controleren of gevaarlijke of verontreinigende goederen volgens de desbetreffende voorschriften worden vervoerd en met name of een verklaring betreffende gevaarlijke of verontreinigende goederen is versterkt samen met een landingsbrief of laadplan waarop hun plaats aan boord staat aangegeven. Controleren of de desbetreffende lading door een passagiersschip mag worden vervoerd, en of de gevaarlijke of verontreinigende goederen op de juiste wijze zijn gemerkt, geëtiketteerd, geladen, gestuwd en afgezonderd.

Controleren of voertuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, van de juiste opschriften zijn voorzien en goed zijn vastgezet. Controleren of op de wal een kopie van ladingsbrief of het laadplan beschikbaar is als er gevaarlijke of verontreinigende goederen worden vervoerd. Controleren of de kapitein op de hoogte is van de meldingsvoorschriften van het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van Richtlijn 2002/56/EG van het Europese Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart, en van de instructies inzake de te volgen noodprocedures en de eerst hulp bij ongevallen met gevaarlijke goederen of de zee verontreinigende stoffen. Controleren of het ventilatiesysteem op de voertuigdekken steeds in werking is, en in verhoogde werking wanneer de voertuigmotoren draaien, en of er op de brug een andere indicatie is die laat zien of de ventilatie van de voertuigdekken in werking is.

#### 7. Vastzetten van vrachtwagens:

Controleren hoe vrachtwagens worden vastgezet, bijvoorbeeld groepsgewijs of met afzonderlijke sjorringen. Controleren of er voldoende sterke bevestigingspunten zijn. Controle van de voorzieningen voor het vastzetten van vrachtwagens bij zwaar weer of verwacht zwaar weer. Controleren hoe touringcars en motorfietsen worden vastgezet. Controleren of op het schip een handleiding aanwezig is voor het vastzetten van lading.

#### 8. Voertuigdekken:

Controleren of de ruimten van bijzondere aard en de ro-ro-laadruimten voortdurend worden bewaakt door middel van wachtrondes of een videobewakingsstelsel, om erop toe te zien dat voertuigen niet gaan schuiven tijdens zwaar weer en of er geen onbevoegden in deze ruimten komen controleren of branddeuren en toegangsdeuren gesloten worden gehouden en er waarschuwingen zijn opgehangen dat de passagiers niet op de voertuigdekken mogen komen zolang het schip op zee is.

#### 9. Sluiten van de waterdichte deuren:

Controleren of de in bedieningsinstructies van het schip voorgeschreven gedragslijn voor de deuren in de waterdichte schotten wordt gevolgd. Controleren of de vereiste oefeningen worden uitgevoerd. Controleren of het bedieningsorgaan op de brug voor de waterdichte deuren, indien mogelijk, op "local" wordt gehouden. Controleren of de deuren bij beperkt zicht en in gevaarlijke situaties gesloten worden gehouden. Controleren of de bemanningsleden geleerd hebben de deuren op de juiste wijze te bedienen en op de hoogte zijn van de gevaren van verkeerd gebruik.

#### 10. Brandrondedienst:

Controleren of er een doeltreffende brandrondedienst wordt onderhouden, zodat een eventuele brand snel kan worden ontdekt. Dat geldt ook voor de ruimten van bijzondere aard waar geen vast branddetectie- en brandalarmsysteem is geïnstalleerd. Die ruimten mogen op de onder punt 8. aangegeven wijze worden bewaakt.

#### 11. Communicatie in noodsituaties:

Controleren of er volgens de monsterrol voldoende bemanningsleden zijn om passagiers in een noodsituatie bij te staan en of de bemanningsleden gemakkelijk als zodanig herkenbaar zijn in een noodsituatie met passagiers te communiceren, waarbij moet worden gekeken naar een passende en toereikende combinatie van de volgende factoren:

- a) De taal of talen, afgestemd op de meest voorkomende nationaliteiten van de passagiers die op een bepaalde route worden vervoerd;
- b) De waarschijnlijkheid dat een basiswoordenschat Engels kan dienen om elementaire instructies te geven aan een passagier die hulp nodig heeft, ongeacht of de passagier en het bemanningslid een gemeenschappelijke taal hebben;
- c) De eventuele behoefte om in een noodsituatie op een andere manier te communiceren (bv. Een demonstratie, aanwijzingen met de hand, de aandacht vestigen op de vindplaats van de instructies, verzamelpunten, reddingsmiddelen of evacuatie routes, wanneer mondelinge communicatie niet mogelijk is);
- d) De vraag of er aan de passagiers in hun moedertaal of -talen volledige veiligheidsinstructies zijn versterkt;
- e) De talen waarin tijdens een noodsituatie of oefening mededelingen kunnen worden omgeroepen om de passagiers essentiële aanwijzingen te geven en het de bemanningsleden gemakkelijker te maken de passagiers te helpen.

## 12. Gemeenschappelijke werktal voor de bemanning:

Controleren of er een werktal is vastgesteld met het oog op de doeltreffende uitvoering van de veiligheidstaken van de bemanning, en of deze werktal in het scheepsjournaal genoteerd is.

## 13. Veiligheidsuitrusting:

Controleren of de reddings- brandbestrijdingsmiddelen, met inbegrip van de branddeuren en andere gemakkelijk controleerbare constructieve brandveiligheidsvoorzieningen, in orde zijn. Controleren of de brandbestrijdingsinstructies permanent zijn opgehangen dan wel of de scheepofficieren de desbetreffende instructieboekjes ter informatie hebben ontvangen. Controleren of de reddingsvesten op geschikte plaatsen zijn opgeborgen en de opbergplaatsen van de reddingsvesten voor kinderen gemakkelijk herkenbaar zijn. Controleren of de lading van voertuigen niet werking belemmert van brandblusinstallaties, noodafsluiters, bedieningsorganen van de stormkleppen enz. die eventueel op de voertuigdekken aanwezig zijn.

## 14. Navigatie- en radiocommunicatieapparatuur:

Controleren of de navigatie- en radiocommunicatieapparatuur, waaronder EPIRB's, goed werkt.

## 15. Extra noodverlichting:

Controleren of er aanvullende noodverlichting is geïnstalleerd indien dat is vereist en of er een register van gebreken wordt bijgehouden.

## 16. Ontsnappingsvoorzieningen:

Controleren of de ontsnappingsvoorzieningen, met inbegrip van de vluchtwegen, volgens de regels gemarkeerd zijn en of de verlichting daarvan zowel vanuit de hoofdvoeding als de noodvoeding gewaarborgd is. Controleren van de maatregelen die moeten beletten dat voertuigen worden geparkeerd op vluchtroutes die over of langs voertuigdekken lopen. Controleren of uitgangen, met name uitgangen van belastingvrije winkels, die soms door stapels goederen worden versperd, worden vrijgehouden.

## 17. Schoonhouden van de machinekamer:

Controleren of de machinekamer conform de onderhoudsprocedures schoon wordt gehouden.

## 18. Afvalverwijdering:

Controleren of de voorzieningen voor het verwerken en verwijderen van afval voldoende zijn.

#### 19. Planmatig onderhoud:

Controleren of alle maatschappijen specifieke permanente opdrachten hebben, met een systeem van planmatig onderhoud, voor alle zones die belangrijk zijn voor de veiligheid, met inbegrip van de boeg-, achter- en zijdeuren en hun sluitmiddelen, maar ook voor machinekamer en de veiligheidsuitrusting. Controleren of er schema's zijn voor het periodiek controleren van alle onderdelen, om de veiligheid op het allerhoogste peil te houden. Controleren of er procedures zijn voor het registreren van tekortkomingen en de bevestiging dat die naar behoren zijn verholpen, zodat de kapitein en de aangewezen persoon aan wal binnen de managementstructuur van de maatschappij op de hoogte worden gebracht van de tekortkomingen en worden ingelicht wanneer die binnen een bepaalde tijd zijn verholpen. Controleren of de periodieke controle van de goede werking van het spuigaten in de ruimten tussen de boegklep en de binnendeur omvat, en in het bijzonder de sluitmechanismen en de bijbehorende hydraulische systemen.

#### 20. Maken van een reis:

Tijdens een reis moet van de gelegenheid worden gebruikgemaakt om te controleren op overbezetting, waarbij wordt gekeken naar de beschikbare zitplaatsen en de versperring van doorgangen, trappen en nooduitgangen door bagage of door passagiers die geen zitplaats vinden. Gecontroleerd moet worden of passagiers het voertuigdek hebben verlaten voordat het schip afvaart en of zij niet eerder toegang krijgen dan vlak voor afmeren.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

Brussel 28 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege:

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post,  
belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude,  
Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER

**Bijlage IV bij het koninklijk besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.**

**“BIJLAGE XIII**

**Inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op een geregelde dienst**

- 1.1. Voordat een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip wordt ingezet op een geregelde dienst die onder dit besluit valt, voert de bevoegde instantie een inspectie uit overeenkomstig artikel 3, § 1, van koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten, om ervoor te zorgen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip voldoet aan de voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.
- 1.2. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip op een geregelde dienst wordt ingezet, kan de bevoegde instantie rekening houden met inspecties die een andere lidstaat in de afgelopen acht maanden met betrekking tot dat ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip heeft uitgevoerd ten behoeve van een andere onder dit besluit vallende geregelde dienst, mits de bevoegde instantie in elk geval van oordeel is dat die eerdere inspecties relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden en dat tijdens die inspecties aan de noodzakelijke voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst was voldaan. De in punt 1.1 bedoelde inspecties hoeven niet te worden toegepast vooraleer het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.
- 1.3. Indien er door onvoorziene omstandigheden een dringende behoefte is om snel een vervangend ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip in te zetten om de continuïteit van de dienst te verzekeren en punt 1.2 niet toepassing is, kan de bevoegde instantie toestemming geven om het passagiersschip of het vaartuig te gebruiken, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
  - a) Een visuele inspectie en documentencontrole leidt niet tot het vermoeden dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip niet voldoet aan de voorschriften voor een veilige exploitatie, en
  - b) De bevoegde instantie verricht de inspectie vóór aanvang van de dienst als bedoeld in artikel 3, paragraaf 1 van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffend een besluit op geregelde diensten, binnen één maand.
2. De bevoegde instantie verricht eenmaal per jaar, zij het niet eerder dan vier maanden en niet later dan acht maanden na de vorige inspectie:
  - a) Een inspectie, met inachtneming van de voorschriften van bijlage II van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 en hogesnelheidspassagiersschepen op

geregelde diensten, en van Verordening (EU) nr. 428/2010 van de Commissie van 20 mei 2010 ter uitvoering van artikel 14 van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad wat uitgebreide inspectie van schepen betreft, voor zover van toepassing, en

- b) Een inspectie tijdens een geregelde dienst. Die inspectie omvat de in bijlage III bij koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten, genoemde punten en, naargelang het professionele oordeel van de inspecteur, voldoende punten van de bijlagen I en II bij koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten teneinde zich ervan te vergewissen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip nog steeds voldoet aan alle voorschriften voor een veilige exploitatie.
3. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip niet is geïnspecteerd in overeenstemming met punt 2, wordt het ro-ro-passagiersschip en hogesnelheidspassagiersschip als behorende tot prioriteitsklasse I beschouwd.
4. Een overeenkomstig punt 1.1 uitgevoerde inspectie wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van punt 2, a).”.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

Brussel 28 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege:

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post,  
belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude,  
Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER