

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 81 — 1809

10 JUILLET 1981. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime

BAUDOIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977 et 24 novembre 1978;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. L'article 4 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 4. Champ d'application de l'arrêté royal dans les zones de navigation restreinte.

Le chef de district fixe les limites de la zone de navigation restreinte le long de la côte, visée à l'article 3, 1 de telle manière que les dispositions du présent arrêté puissent ne pas être appliquées intégralement aux navires qui ne naviguent que dans cette zone ».

Art. 2. Les modifications suivantes sont apportées à l'article 40 du même arrêté :

1° le 10 est remplacé par la disposition suivante :

« 10. Tout dispositif de gouverne automatique d'un navire doit être conçu de manière à permettre le passage immédiat du pilotage automatique à la gouverne à la main.

Après un usage prolongé de la gouverne automatique et avant de pénétrer dans une zone où la navigation requiert une prudence particulière, il y a lieu d'essayer la gouverne à la main. »

2° l'article est complété par les dispositions suivantes :

« 11. A bord de tout navire à passagers et de tout navire, autre qu'un navire à passager ou un bâtiment de pêche, de 500 tonneaux ou plus, les membres de l'équipage sont tenus de vérifier et d'essayer l'appareil à gouverner dans les 12 heures qui précèdent le départ du navire.

a) L'essai consiste, selon le cas, dans la vérification du bon fonctionnement :

- (i) de l'appareil à gouverner principal;
- (ii) de l'appareil à gouverner auxiliaire;
- (iii) des dispositifs de commutation de l'appareil à gouverner;
- (iv) des dispositifs de commande sur la passerelle;
- (v) de l'arrivée du courant de secours;
- (vi) des indicateurs d'angle de barre, y compris de l'écart qui existe entre l'angle de barre indiqué et la position réelle du gouvernail;
- (vii) des avertisseurs indiquant que l'alimentation des dispositifs de commutation est défectueuse, et
- (viii) des avertisseurs de panne des unités motrices des appareils à gouverner.

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 81 — 1809

10 JULI 1981. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement

BOUDEWIJN, 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 der schepen, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977 en 24 november 1978;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 4. Toepassing van het koninklijk besluit in beperkte vaargebieden.

Het districtshoofd stelt de grenzen van het beperkt vaargebied langs de kust bedoeld in artikel 3, 1 zo vast dat de mogelijkheid bestaat de bepalingen van dit besluit niet integraal toe te passen op schepen die alleen dat beperkt gebied bevaren ».

Art. 2. In artikel 40 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de tekst onder 10 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 10. Een inrichting voor het automatisch besturen van een schip dient zodanig te zijn uitgevoerd dat van automatische besturing onmiddellijk op handbesturing kan worden overgegaan.

Na langdurig gebruik van de automatische stuurinrichting en alvorens gebieden binnen te varen waar de navigatie bijzondere voorzichtigheid vereist, moet de handstuurinrichting worden beproefd. »

2° het artikel wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

« 11. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer, moet binnen de 12 uren die het vertrek van het schip voorafgaan, de stuurinrichting door de bemanning worden nagezien en beproefd.

a) De beproefing dient, naargelang het geval, te bestaan uit een controle van de goede werking van :

- (i) de hoofdstuurinrichting;
- (ii) de hulpstuurinrichting;
- (iii) de verstelinrichtingen van de stuurinrichting;
- (iv) de stuurstanden op de brug;
- (v) de noodstroomtoevoer;
- (vi) de roerstandaanwijzers, inbegrepen de vergelijking van de aangeduide roerstand met de werkelijke stand van het roer;
- (vii) de verklikkers die het wegvallen van de voeding van de verstelinrichtingen aanduiden, en
- (viii) de verklikkers die het onklaar geraken van de aandrijfeenheden van de stuurinrichtingen aanduiden.

b) La vérification et l'essai impliquent :

- (i) le mouvement de la barre sur la totalité de l'aire d'action prescrite pour l'appareil à gouverner;
- (ii) une inspection visuelle de l'appareil à gouverner et des connexions y afférentes, et
- (iii) le contrôle du bon fonctionnement du système de communication entre la passerelle et l'emplacement de l'appareil à gouverner.

12. A bord de tout navire à passagers et de tout navire autre qu'un navire à passager ou un bâtiment de pêche, de 500 tonneaux ou plus :

a) des instructions simples de fonctionnement et un schéma synoptique des procédures de commutation des dispositifs de commande à distance et des unités motrices doivent être affichés de façon permanente sur la passerelle et près de l'emplacement de l'appareil à gouverner.

b) Tout officier qui s'occupe de la marche et/ou de l'entretien des installations de gouverne doit être familiarisé avec le fonctionnement des appareils de gouverne installés à bord, ainsi qu'avec les procédures à suivre pour passer d'un appareil à l'autre.

13. A bord de tout navire à passagers et de tout navire autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche de 500 tonneaux ou plus, il y a lieu d'effectuer au moins tous les 3 mois, en plus des vérifications et essais prescrits au 11, des exercices de gouverne en cas de déresse afin de se familiariser avec les procédures y afférentes.

Ces exercices comportent notamment la commande directe de l'appareil à gouverner à partir du poste de barre, les procédures de communication avec la passerelle et, le cas échéant, la mise en marche des sources d'énergie de réserve.

14. Le chef de district peut dispenser les navires qui effectuent régulièrement des voyages de courte durée, de l'obligation de procéder aux vérifications et essais prescrits au 11, étant entendu qu'en cas de dispense, ces vérifications et ces essais auront lieu au moins une fois par semaine ».

Art. 3. Dans l'article 73 du même arrêté les 4 et 5 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 4. Lorsque dans des espaces accessibles à l'équipage on peut craindre un manque d'oxygène, la présence de gaz toxiques ou asphyxiants ou une atmosphère nuisible à la santé, le navire doit, conformément à l'article 138, 3, avoir à bord un appareil adéquat de mesure de la teneur en oxygène ou un appareil efficace de mesure de la teneur en gaz. Ces appareils doivent être d'un type agréé ».

« 5. Tout navire doit avoir à son bord, les moyens nécessaires à la protection personnelle des membres de l'équipage contre les lésions pouvant résulter de leurs activités ».

« 6. Les moyens d'extinction d'incendie, les équipements de pompier, les appareils respiratoires, les raccords internationaux, les fanaux de sécurité doivent toujours être maintenus en bon état et doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement. Ils doivent être entreposés de telle manière qu'ils soient en tout temps facilement accessibles. Les raccords internationaux doivent toujours être accessibles de l'extérieur.

Art. 4. L'article 79 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 79 Compas.

1. a) Tout navire doit avoir à son bord :

- (i) un compas étalon magnétique installé de manière permanente, permettant d'opérer des relevements;
- (ii) un compas de route magnétique installé de manière permanente, permettant de déterminer la route du navire;
- (iii) des moyens de communication, jugés adéquats par le chef de district, entre l'emplacement du compas étalon et l'endroit d'où le navire est habituellement gouverné.

b) Het nazicht en de beproeving dienen te omvatten :

- (i) de beweging van het roer over het volledige voorgeschreven werkingsbereik van de stuurinrichting;
- (ii) een visuele inspectie van de stuurinrichting en de erbij behorende verbindingen, en
- (iii) de controle van de goede werking van het communicatiesysteem tussen de brug et de plaats waar de stuurinrichting zich bevindt.

12. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer :

a) moeten eenvoudige werkingsinstructies en een blokdiagram met weergave van de overschakelingsprocedures voor de verstelinrichtingen en de aandrijfeenheden van de stuurinrichting, permanent zijn aangeplakt op de brug en op de plaats waar de stuurinrichting is opgesteld.

b) Alle officieren die te maken hebben met de werking en/of het onderhoud van het stuurgerei dienen vertrouwd te zijn met de werking van de stuurinrichtingen die aan boord geïnstalleerd zijn, alsook met de te volgen procedures om over te schakelen van de ene inrichting naar de andere.

13. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer moeten, buiten de onder 11 voorgeschreven nazichten en beproevingen, tenminste om de 3 maanden oefeningen in het sturen in noodgevallen worden gehouden om de procedures voor het sturen in noodgevallen in te oefenen.

Deze oefeningen moeten o.a. omvatten de rechtstreekse bediening van de stuurinrichting van uit de stuurmachinekamer, de procedures voor communicatie met de brug en, in voorkomend geval, het in werking stellen van de reserve krachtbronnen.

14. Het districtshoofd kan vrijstelling verlenen van de vereiste om de nazichten en beproevingen voorgeschreven in 11 uit te voeren aan schepen die regelmatig reizen van korte duur ondernemen, met dien verstande dat wanneer vrijstelling wordt verleend bedoelde nazichten en beproevingen minstens éénmaal per week moeten uitgevoerd worden ».

Art. 3. In artikel 73 van hetzelfde besluit worden 4 en 5 door de volgende bepalingen vervangen :

« 4. Wanneer in voor de bemanning toegankelijke ruimten kan worden gevreesd voor zuurstoftekort, aanwezigheid van giftige of verstikkende gassen of een voor de gezondheid schadelijke atmosfeer, moet het schip overeenkomstig artikel 138, 3, een zuurstofconcentratie-meter of een doelmatige gasconcentratie-meter aan boord hebben. Die toestellen moeten van een goedgekeurd type zijn ».

« 5. Elk schip moet de middelen aan boord hebben die nodig zijn voor de persoonlijke bescherming van de bemanningsleden tegen letsels die uit hun werkzaamheden kunnen volgen ».

« 6. De brandbestrijdingsmiddelen, de brandweerruistelingen, de ademhalingsstoestellen, de internationale walaansluiting, de veiligheidslampen moeten steeds in goede staat worden gehouden en steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en zodanig zijn geborgen dat zij te allen tijde gemakkelijk bereikbaar zijn. Inzonderheid zullen de internationale walaansluitingen zo worden opgeborgen dat ze steeds van buitenuit bereikbaar zijn ».

Art. 4. Artikel 79 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 79 Kompassen.

1. a) Aan boord van elk schip moeten aanwezig zijn :

- (i) een vast opgesteld magnetisch standaardkompas, waarop kan worden gepeild;
- (ii) een vast opgesteld magnetisch stuurkompas, waarop kan worden gestuurd;
- (iii) deugdelijke middelen naar het oordeel van het districtshoofd voor communicatie tussen de plaats van opstelling van het standaardkompas en deze van waaruit gewoonlijk de navigatie geleid wordt.

b) En outre, tout navire de 1 600 tonneaux ou plus doit être équipé d'un compas gyroscopique permettant de gouverner.

c) Par dérogation aux dispositions du a, le navire pourvu d'un compas gyroscopique ne doit pas être muni d'un compas de route, à condition que le timonier puisse facilement déterminer sur le compas étalon magnétique la route du navire depuis l'endroit d'où celui-ci est habituellement gouverné.

d) Par dérogation aux dispositions du a, le navire de moins de 1 600 tonneaux naviguant dans une zone à déterminer par le chef de district, ne doit être équipé que d'un seul compas étalon magnétique installé d'une manière permanente permettant à la fois d'opérer des relèvements et de déterminer la route du navire.

A bord d'un navire de moins de 200 tonneaux, l'usage de ce compas ne doit servir qu'à déterminer la route du navire pour autant que le chef de district estime que pour la détermination de la position, le navire dispose d'un moyen électronique équivalent d'un type agréé.

e) Le navire n'ayant qu'un seul compas magnétique à bord doit disposer d'une ouvette de compas interchangeable de réserve, sauf s'il est muni d'un compas gyroscopique.

2. a) Les compas magnétiques prévus au 1 doivent convenir à l'usage auquel ils sont destinés et être d'un type agréé. Ils seront installés dans le plan de la quille et des étraves.

En vue d'assurer le bon fonctionnement de tous les compas, y compris de tous les éléments magnétiques nécessaires à la navigation à la gouverne et au contrôle y afférent, leur emplacement sera choisi judicieusement de manière à ce que ces instruments ne subissent aucune interférence inacceptable des masses métalliques ou des câblages électriques avoisinants.

A cet effet, des indications écrites de la part d'un expert seront recueillies en temps opportun.

Ces indications seront également requises lorsque le navire ou l'équipement subissent des modifications susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compas magnétiques et de leurs éléments.

b) Lors de l'installation de câblages électriques à proximité des compas magnétiques il y a lieu de tenir compte des dispositions y afférentes de l'article 9 de l'annexe VI.

c) Un compas magnétique permettant d'opérer des relèvements, doit être installé de manière à permettre d'avoir, de l'endroit où il se trouve, une vision libre sur au moins 24 quarts (rhumbs) de l'horizon. Ce compas doit être muni d'un dispositif permettant d'opérer des relèvements dont la précision aura été contrôlée par un expert.

3. Le compas gyroscopique visé au 1 doit être d'un type agréé et conforme aux prescriptions de l'article 9 de l'annexe XIII.

4. Tout compas magnétique et chaque élément magnétique doit être pourvu d'un certificat valable, délivré par un expert.

5. Tout compas magnétique doit être soigneusement compensé par un expert et les erreurs doivent être consignées sur un tableau des déviations placé à proximité du compas. Avant la compensation, l'expert vérifiera le bon état des compas, des roses et de tous les organes et accessoires.

6. A moins qu'il ne résulte des notes du capitaine que les erreurs des compas sont régulièrement contrôlées en mer au moyen d'observations et qu'elles restent dans des limites acceptables, le contrôle par un expert doit être effectué chaque fois que le fonctionnaire du service de l'inspection maritime le juge nécessaire.

7. L'annexe XXI fixe les conditions auxquelles il doit être satisfait pour être reconnu comme expert par le chef de district ».

b) Bovendien moet een schip van 1 600 ton of meer zijn uitgerust met een gyrokompas waarop kan worden gestuurd.

c) In afwijking van het bepaalde onder a, dient aan boord van een schip dat is uitgerust met een gyrokompas, geen stuurkompas te worden opgesteld, mits de voorligging van het schip op het magnetisch standaardkompas gemakkelijk door de roerganger kan worden afgelezen van op de plaats waarop het schip gewoonlijk gestuurd wordt.

d) In afwijking van het bepaalde onder a, kan aan boord van een schip van minder dan 1 600 ton dat een door het districtshoofd vast te stellen gebied bevaart, worden volstaan met één vast opgesteld magnetisch standaardkompas, waarop zowel kan worden gepeild als gestuurd.

Aan boord van een schip van minder dan 200 ton, behoeft op dit kompas alleen te kunnen worden gestuurd indien een naar het oordeel van het districtshoofd gelijkwaardig elektronisch middel tot plaatsbepaling van een goedgekeurd type aanwezig is.

e) Aan boord van een schip dat slechts één magnetisch kompas aan boord heeft, moet als reserve één verwisselbare complete kompasketel aan boord zijn, behalve indien het schip met een gyrokompas is uitgerust.

2. a) De in 1. voorgeschreven magnetische kompassen moeten geschikt zijn voor het doel waarvoor zij zijn bestemd en van een goedgekeurd type zijn. Zij dienen in het vlak van kiel en stevens te zijn opgesteld.

De opstellingsplaatsen van alle kompassen, met inbegrip van alle magnetische elementen ten behoeve van de navigatie, het sturen en de controle daarop, moeten doelmatig zijn en zodanig zijn gekozen, dat deze instrumenten, rekening houdend met het doel waarvoor zij worden gebruikt, geen onaantvaardbare storing ondervinden van in hun nabijheid geplaatste ijzermassa's en elektrische geleidingen.

Hiertoe moeten tijdig schriftelijke aanwijzingen worden gevraagd van een bevoegd persoon.

Deze aanwijzingen dienen eveneens te worden gevraagd indien aan een schip of uitrusting wijzigingen worden aangebracht die invloed kunnen hebben op de goede werking van deze magnetische kompassen en elementen.

b) Bij de aanleg van elektrische leidingen in de nabijheid van magnetische kompassen moet rekening worden gehouden met het daaromtrent bepaalde in artikel 9 van bijlage VI.

c) Een magnetisch kompas waarop moet kunnen worden gepeild, moet zodanig zijn geplaatst, dat men van de plaats, waar dit kompas is opgesteld, vrij uitzicht heeft over tenminste 24 streken van de horizon. Zulk een kompas moet voorzien zijn van een peilinrichting, welke door een bevoegd persoon op haar juistheid is gecontroleerd.

3. Een in 1. voorgeschreven gyrokompas moet van een goedgekeurd type zijn dat voldoet aan de eisen van artikel 9 van bijlage XIII.

4. Elk magnetisch kompas en elk magnetisch element moet zijn voorzien van een geldig certificaat, afgegeven door een bevoegd persoon.

5. Elk magnetisch kompas moet door een bevoegd persoon behoorlijk zijn gecompenseerd en de afwijkingen moeten vermeld worden op een nabij het kompas te vertonen deviatiekaart. Vóór de compensatie moeten de kompassen, kompasrozen en alle onderdelen en toebehoren door de bevoegde persoon op hun deugdelijkheid zijn onderzocht.

6. Tenzij uit de aantekeningen van de kapitein blijkt, dat de fouten der kompassen in zee door waarnemingen geregeld worden gecontroleerd en zij binnen redelijke grenzen blijven, moet, telkenmale wanneer de ambtenaar van de dienst van de zeevaartinspectie dit nodig oordeelt, zodanige controle door een bevoegd persoon worden verricht.

7. Bijlage XXI bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om als bevoegd persoon door het districtshoofd te kunnen worden erkend ».

Art. 5. § 1er. L'article 80, 3, e, du même arrêté est abrogé.

§ 2. Le 4 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 4. Tout navire de 25 tonneaux ou plus doit avoir à son bord un sondeur à écho d'un type agréé, conforme aux prescriptions de l'article 8 de l'annexe XIII. »

§ 3. Le 5 du même article est abrogé.

Art. 6. L'article 82 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 82. Radar.

1. Tout navire à passagers de moins de 10 000 tonneaux et tout navire autre qu'un navire à passagers, de 25 tonneaux ou plus, mais de moins de 10 000 tonneaux, doit disposer d'au moins une installation radar.

Tout navire de 10 000 tonneaux ou plus doit disposer d'au moins 2 installations radar, capables de fonctionner chacune de façon autonome.

2. Chaque installation radar doit être d'un type agréé et satisfaire aux prescriptions de l'article 7 de l'annexe XIII, étant entendu que le chef de district peut accorder une dérogation à ces prescriptions pour un radar installé à bord d'un navire de moins de 300 tonneaux.

3. Des facilités de pointage des observations radar doivent être prévues sur la passerelle du navire ».

Art. 7. § 1er. L'intitulé de l'article 83 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« Tableau des signaux de sauvetage, manuel « Mersar », lampe de signalisation de jour, pavillons pour signaux, code international de signaux et Standard Marine Navigational Vocabulary ».

§ 2. Le 6 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 6. A bord d'un navire de 25 tonneaux ou plus il doit y avoir un code international de signaux et un exemplaire du Standard Marine Navigational Vocabulary de l'O.M.C.I. »

Art. 8. § 1er. Article 84, 2 du même arrêté est complété comme suit :

« Ils doivent être d'un type agréé. »

§ 2. Le 3, b, du même article est remplacé par la disposition suivante :

« b) A bord des navires visés à l'article 108, 4, et des navires affectés et aménagés d'une façon permanente pour le transport de liquides inflammables emballés, d'un point d'éclair inférieur ou égal à 21° C, seuls des feux équipés pour l'éclairage électrique peuvent être employés. A bord de ces navires l'installation sera conforme aux prescriptions du 4, de l'article 12 de l'annexe VI. »

Art. 9. § 1er. L'intitulé de l'article 85 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« Installations radiotélégraphiques, radiotéléphoniques et radiotéléphoniques V.H.F. obligatoires ».

§ 2. L'article 85 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« 3. Tout navire à passagers et tout autre navire de 300 tonneaux ou plus doit être pourvu d'une station radiotéléphonique V.H.F. Lorsqu'une autorité impose aux navires circulant dans une zone relevant de sa compétence la présence à bord d'une station radiotéléphonique V.H.F., cette obligation vaudra également pour tout navire de moins de 300 tonneaux autre qu'un navire à passagers. »

Art. 10. L'article 86 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 86. Spécifications pour la station radio-électrique et les appareils de radio.

Sans préjudice des prescriptions du règlement des radiocommunications et de celles d'autres accords et conventions internationaux relatifs à celles-ci, le station radiotélégraphique, radiotéléphonique et radiotéléphonique V.H.F., l'installation radiotélégraphiques, radiotéléphonique et radiotéléphonique V.H.F., l'auto-alarne radiotéléphonique, le récepteur de veille sur la fréquence d'urgence radiotéléphonique, l'installation radiotélégraphique des

Art. 5. § 1. In artikel 80 van hetzelfde besluit wordt 3, e, opgeheven.

§ 2. De 4 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 4. Aan boord van elk schip van 25 ton of meer moet een echolood van een goedgekeurd type aanwezig zijn, dat voldoet aan de voorschriften van artikel 8 van bijlage XIII. »

§ 3. De 5 van hetzelfde artikel wordt opgeheven.

Art. 6. Artikel 82 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 82. Radar.

1. Elk passagiersschip van minder dan 10 000 ton en elk schip, geen passagiersschip zijnde, van 25 ton of meer, doch minder dan 10 000 ton, moet zijn voorzien van tenminste één radarinstallatie.

Elk schip van 10 000 ton of meer moet zijn voorzien van tenminste 2 radarinstallaties, die ieder volledig onafhankelijk van de ander moeten kunnen werken.

2. Elk dezer radarinstallaties moet van een goedgekeurd type zijn en voldoen aan de voorschriften van artikel 7 van bijlage XIII, met dien verstande dat het districtshoofd afwijking van deze voorschriften mag toestaan voor een radarinstallatie opgesteld aan boord van een schip van minder dan 300 ton.

3. Op de brug van het schip moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van de afgelezen radarwaarnemingen ».

Art. 7. § 1. Het opschrift van artikel 83 van hetzelfde besluit wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Lijst van reddingseinen, « Mersar », handleiding, dagseinlamp, seinvlaggen, internationaal seinboek en Standard Marine Navigational Vocabulary. »

§ 2. De 6 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 6. Aan boord van een schip van 25 ton of meer moet het internationaal seinboek en een exemplaar van de I.M.C.O. Standard Marine Navigational Vocabulary, aanwezig zijn. »

Art. 8. § 1. Artikel 84, 2, van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt :

« Deze middelen moeten van een goedgekeurd type zijn. »

§ 2. De 3, b, van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« b) Aan boord van de schepen bedoeld in artikel 108, 4, en van de schepen bezigd en bijvind ingericht voor het vervoer van verpakte ontvlambare vloeistoffen met een vlampunt lager dan of gelijk aan 21° C, mogen uitsluitend lantaarns worden bezigd die voor elektrisch licht zijn ingericht. De installatie aan boord van genoemde schepen dient te zijn uitgevoerd in overeenstemming met het bepaalde in 4 van artikel 12 van bijlage VI. »

Art. 9. § 1. Het opschrift van artikel 85 van hetzelfde besluit wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Verplichting van radiotelegraaf-, radiotelefoon- en V.H.F.-radiotelefoonstation. »

§ 2. Artikel 85 van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 3. Een passagiersschip en een schip geen passagiersschip zijnde van 300 ton of meer, moet met een V.H.F.-radiotelefoonstation zijn uitgerust. Indien een overheid voor enig vaargebied dat onder haar bevoegdheid valt een V.H.F.-radiotelefoonstation vereist, dan moet een schip, geen passagiersschip zijnde van minder dan 300 ton, eveneens met zulk een station zijn uitgerust. »

Art. 10. Artikel 86 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 86. Eisen voor het radiostation en voor de radiotoestellen.

Behalve aan de eisen die voortvloeien uit het radio-reglement en uit andere op het gebied van de radio afgesloten internationale verdragen of overeenkomsten, moeten het radiotelegraaf-, het radiotelefoon- en het V.H.F.-radiotelefoonstation, de radiotelegrafie-, de radiotelefonie- en de V.H.F.-radiotelefonieinstallatie, het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel, het radiotelefonie-auto-alarmtoestel, de luister-dienstontvanger op de radio-telefoonood-

embarcations de sauvetage à moteur, l'appareil radio-électrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe XII ».

Art. 11. L'article 88, 3, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 3. Tout navire muni, conformément à l'article 85, d'une station radiotéléphonique V.H.F. doit assurer sur la passerelle un service d'écoute fonctionnant pendant les périodes et sur les canaux prescrits par l'autorité compétente de l'endroit où se trouve le navire. »

Art. 12. L'article 90 du même arrêté modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975 est complété par la disposition suivante :

« 3. Sans préjudice des dispositions du 2, et en vue d'observer la prescription du 1, les dispositions suivantes doivent être observées à bord des navires visés à l'article 108, 4, c :

a) les officiers et les hommes d'équipage qui doivent accomplir certaines tâches et assumer certaines responsabilités relatives à la cargaison et à l'équipement connexe y afférent, installés à bord de ces navires et qui n'ont pas encore navigué à bord d'un tel navire en qualité de membre régulier de l'équipage doivent, avant d'être affectés à de telles tâches ou d'assumer de telles responsabilités, suivre à quai des cours de lutte contre l'incendie.

Ils doivent en outre avoir :

(i) soit navigué assez longtemps, à la satisfaction du chef de district, sous une direction compétente, à bord de tels navires, pour avoir acquis des connaissances suffisantes de la manière de procéder en toute sécurité;

(ii) soit, suivi un cours préparatoire approuvé sur le service à bord de ces navires et portant notamment sur les mesures de précaution et les méthodes fondamentales visant à garantir la sécurité et à éviter la pollution, sur l'aménagement des différents types de ces navires, sur les types de cargaison, leurs dangers qui leur sont inhérents et l'équipement nécessaire à leur manutention, sur le déroulement général des opérations et sur la terminologie relative à ces navires;

b) le capitaine, le 1er officier-mécanicien, le 1er lieutenant et le 2e officier-mécanicien et, le cas échéant, toute autre personne chargée d'assumer la responsabilité directe du chargement et du déchargement, de prendre les précautions qui s'imposent en cours de transport et lors de la manutention de la cargaison doivent satisfaire aux prescriptions du a et, en outre,

(i) posséder une expérience adaptée aux tâches qu'ils auront à remplir à bord de ces navires;

(ii) avoir suivi un cours d'entraînement spécialisé approuvé en relation avec les tâches qu'ils ont à remplir et portant notamment sur la sécurité des dits navires, les méthodes et les installations de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, la pratique des opérations et les obligations résultant des lois et des règlements en vigueur. »

Art. 13. Dans l'article 96 du même arrêté, les termes « 1 et 4 » sont insérés entre les mots « article 3 » et « le chef de district ».

Art. 14. § 1er. L'intitulé de l'article 131 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« Art. 131. Appareil à gouverneur principal et auxiliaire, gouverne automatique, essai de l'appareil à gouverner ».

§ 2. Le 2 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le capitaine d'un navire équipé d'une gouverne automatique est tenu de veiller à ce que :

a) dans des zones à forte densité de trafic, par visibilité réduite, ainsi que dans toutes autres circonstances dangereuses de navigation, lorsqu'il fait usage de la gouverne automatique, il soit possible à l'officier de quart de disposer immédiatement des services d'un timonier qualifié capable de reprendre la barre à tout moment;

b) le passage de la gouverne automatique aux commandes manuelles et inversement, soit confié à un officier responsable ou s'effectue sous la surveillance de celui-ci;

c) il soit procédé à l'essai de la gouverne manuelle après chaque message prolongé du pilote automatique et avant de pénétrer dans une zone où la navigation requiert une prudence particulière. »

frequentie, de radio-telegrafie-installatie voor motorreddingboten, het draagbare radiotoestel voor reddingboten en -vloten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage XII ».

Art. 11. Artikel 88, 3, van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 3. Aan boord van elk schip dat overeenkomstig artikel 85 is uitgerust met een V.H.F.-radiotelefoonstation, moet op de brug een luisterwacht onderhouden worden, tijdens de periode en op de kanalen voorgeschreven door de bevoegde overheid van de plaats waar het schip zich bevindt. »

Art. 12. Artikel 90 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 3. Onverminderd het bepaalde onder 2 en ter inachtneming van het voorschrift onder 1, moeten de volgende bepalingen worden nageleefd aan boord van de schepen bedoeld in artikel 108, 4, c :

a) officieren en scheepsgezellen die bepaalde taken moeten uitvoeren en bepaalde verantwoordelijkheden moeten dragen in verband met de lading en de erbij behorende zich aan boord van die schepen bevindende uitrusting, en die nog niet als regelmatig lid van de bemanning aan boord van zulke schepen hebben gevaren, moeten vooraleer zij voor zodanige taken worden aangewezen of zodanige verantwoordelijkheden dragen, aan de wal een cursus in brandbestrijding volgen.

Bovendien moeten zij :

(i) ofwel lang genoeg, ten genoegen van het districtshoofd, onder bevoegde leiding aan boord van zulke schepen gevaren hebben zodat zij een voldoende kennis hebben opgedaan omtrent de veilige manier van werken;

(ii) ofwel over de dienst aan boord van die schepen een goedgekeurde voorbereidingscursus gevolgd hebben, handelend in het bijzonder over de fundamentele voorzorgsmaatregelen en methodes inzake veiligheid en voorkoming van vervuiling, over de inrichting van verschillende types van die schepen, de types van ladingen, de eraan verbonden gevaren en de uitrusting vereist voor hun behandeling, over het algemeen verloop van de operaties en over de terminologie betreffende die schepen;

b) de kapitein, de officier-hoofdwerktuigkundige, de eerste luitenant en de tweede officier-werktuigkundige en, in voorkomend geval, ieder ander persoon belast met de rechtstreekse verantwoordelijkheid voor het laden, het lossen en de voorzorgen te nemen tijdens het vervoer en de behandeling van de lading moeten voldoen aan de voorschriften onder a en bovendien,

(i) een ervaring hebben die aangepast is aan de taken die zij aan boord van die schepen moeten uitvoeren;

(ii) met betrekking tot de taken die zij moeten vervullen een goedgekeurde gespecialiseerde trainingscursus hebben gevolgd, handelend in het bijzonder over de veiligheid van bedoelde schepen, de methodes en de inrichtingen voor brandbescherming, de voorkoming en de controle van vervuiling, de operationele praktijk en de verplichtingen voortvloeiend uit de geldende wetten en reglementen. »

Art. 13. In artikel 96 van hetzelfde besluit worden de termen « 1 en 4 » ingevoegd tussen de woorden « artikel 3 » en « zal het districtshoofd ».

Art. 14. § 1. Het opschrift van artikel 131 van hetzelfde besluit wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Art. 131. Hoofd- en hulpstuurinrichting, automatische stuurinrichting, beproeving van de stuurinrichting. »

§ 2. De 2 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. De kapitein van een schip dat is uitgerust met een automatische stuurinrichting is verplicht zorg te dragen dat :

a) in gebieden met een grote vaardichtheid bij beperkt zicht en in alle andere voor de navigatie gevaarlijke situaties, waarin gebruik wordt gemaakt van de automatische stuurinrichting, de officier van de wacht onverwijld kan beschikken over de diensten van een bevoegde roerganger die op ieder moment de besturing moet kunnen overnemen;

b) het overschakelen van automatische besturing op handbesturing en omgekeerd, geschiedt door of onder toezicht van een verantwoordelijke officier;

c) de handstuurinrichting wordt beproefd na elk langdurig gebruik van de automatische stuurinrichting, en alvorens gebieden binnen te varen waar de navigatie bijzondere voorzichtigheid vereist. »

§ 3. Le même article est complété par les dispositions suivantes :

* 3. Le capitaine est tenu, dans les zones où la navigation demande une prudence particulière, d'utiliser plusieurs unités motrices pour l'appareil à gouverner lorsque celles-ci peuvent fonctionner simultanément.

4. Le capitaine d'un navire à passagers et d'un navire autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche, de 500 tonneaux ou plus, est tenu de veiller à ce que soient effectués en temps opportun :

a) la vérification et l'essai de l'appareil à gouverner prescrits aux 11 et 14 de l'article 40;

b) les exercices de gouverne dans le cas de détresse prescrits au 13 de l'article 40.

Le capitaine doit en outre veiller à ce que la date de la vérification et de l'essai visés sous a et la date et les particularités des exercices visés sous b soient consignées par l'officier responsable dans le journal de bord.

5. Le capitaine d'un navire à passagers et d'un navire autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche, de 500 tonneaux ou plus, est tenu de veiller à ce que :

a) les instructions de fonctionnement et le schéma synoptique de l'appareil à gouverner prévus à l'article 40, 12 soient affichés sur la passerelle et à l'emplacement de la gouverne;

b) tout officier qui s'occupe de la marche et/ou de l'entretien des appareils à gouverner soit familiarisé avec le fonctionnement des appareils du bord ainsi qu'avec les procédures à suivre pour la commutation d'un appareil à l'autre. »

Art. 15. L'article 138 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 138. Transport de marchandises dangereuses. Accès aux cales.

1. Le capitaine est tenu de veiller à ce qu'aucun liquide inflammable tombant sous l'application des prescriptions de l'annexe XVIII ne soit transporté dans d'autres locaux que ceux agréés dans cette annexe pour ce transport.

2. Le capitaine est tenu de prendre les mesures de précaution nécessaires au moment de l'ouverture des écoutilles lorsque les cales contiennent des substances susceptibles de produire des vapeurs explosives, toxiques ou nocives.

Lorsque la cargaison est manutentionnée dans les cales au moyen d'appareils mécaniques, le capitaine est tenu de prendre des mesures pour garantir autant que possible la sécurité et la santé des personnes se trouvant dans la cale.

3. Le capitaine est tenu de veiller :

a) à ce que des mesures de précaution complémentaires soient prises lorsque les personnes pénètrent dans :

(i) des espaces où l'on peut s'attendre à un manque d'oxygène tels que :

1° les cales à eau, les ballasts, les cofferdams et les tunnels à canalisations, dans la mesure où ils ne sont pas ventilés en permanence d'une façon efficace.

2° les cales à marchandises contenant des cargaisons susceptibles d'absorber l'oxygène de l'air, tels par exemple les minerais, les solutions concentrées, la farine de poison, les copeaux, les céréales, les oignons, les pommes de terre, les bananes, le copra, etc.

(ii) des cales pouvant contenir des gaz toxiques ou asphyxiants tels que :

1° des gaz résultant du processus de décomposition des restes de la cargaison, de la putréfaction, de la fermentation, et autres;

2° des gaz provenant d'insecticides utilisés pour le traitement de la cargaison;

3° des gaz provenant de la cargaison et qui se sont échappés par des fissures ou provenant de réactions chimiques;

(iii) des cales où la nocivité de l'air est imputable à d'autres facteurs;

b) à ce que ces mesures de précaution comportent au moins :

(i) la ventilation efficace et prolongée de la cale concernée, avant tout accès;

(ii) la vérification au moyen d'appareils de mesure adéquats de la teneur en oxygène ou de la présence de gaz nocifs dans l'air de la cale, avant tout accès;

§ 3. Hetzelfde artikel wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

* 3. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat in gebieden waar de navigatie bijzondere voorzichtigheid vereist meer dan één aandrijfeenheid van de stuurinrichting in werking is gesteld, wanneer de aandrijfeenheden geschikt zijn om gelijktijdig te werken.

4. De kapitein van een passagiersschip en van een schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde van 500 ton of meer, is verplicht zorg te dragen dat te gepasten tijde worden uitgevoerd :

a) het nazicht en de beproeving van de stuurinrichting voorgescreven in 11 en 14 van artikel 40,

b) de oefeningen in het sturen in noodgevallen voorgeschreven in 13 van artikel 40.

Voorts dient te kapitein er zorg voor te dragen dat van de datum van het nazicht en de beproeving vermeld onder a en van de datum en de bijzonderheden van de oefeningen vermeld onder b door de verantwoordelijke officier aantekening wordt gemaakt in het scheepsdagboek.

5. De kapitein van een passagiersschip en van een schip geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde van 500 ton of meer, is verplicht zorg te dragen dat :

a) de werkingsinstructies en het blokdiagram van de stuurinrichting bedoeld in artikel 40, 12 zijn aangeplakt op de brug en op de plaats waar de stuurinrichting is opgesteld,

b) alle officieren die te maken hebben met de werking en/of het onderhoud van het stuurgereel vertrouwd zijn met de werking van de stuurinrichtingen die aan boord geïnstalleerd zijn, alsook met de te volgen procedures om over te schakelen van de ene inrichting naar de andere. »

Art. 15. Artikel 138 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 138. Vervoer van gevaarlijke stoffen. Betreden van ruimten.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat geen ontvlambare vloeistoffen vallende onder de voorschriften van bijlage XVIII, in andere dan volgens deze bijlage voor het vervoer ervan goedgekeurde ruimten worden geladen.

2. De kapitein is verplicht bij het openen der luiken de nodige voorzorgsmaatregelen te treffen, indien stoffen zijn geladen die aanleiding kunnen geven tot het aanwezig zijn van ontplofbare, giftige of andere schadelijke dampen.

Bij het gebruik van werktuigen voor het mechanisch verwerken van lading in een ruim, is de kapitein verplicht ervoor zorg te dragen dat zodanige maatregelen worden getroffen dat de veiligheid en de gezondheid van de in het ruim aanwezige personen zoveel als doenlijk is gewaarborgd.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen :

a) dat extra voorzorgsmaatregelen worden getroffen bij het betreden van :

(i) ruimten waarin een tekort aan zuurstof kan worden verwacht zoals :

1° dieptanks, ballasttanks, kofferdammen en pijptunnels voor zover deze niet voortdurend doelmatig worden geventileerd;

2° laadruimten waarin zich zuurstofbindende ladingen bevinden, bijvoorbeeld erts en concentraten, vismeel, draaibankkrullen, graan, uien, aardappelen, bananen, copra, enz.

(ii) ruimten waarin giftige of verstikkende gassen kunnen voorkomen zoals :

1° gassen ontstaan door ontbindingsprocessen in ladingresten, rotting, gisting, e.d.

2° gassen afkomstig van insectenbestrijdingsmiddelen waarmee de lading is behandeld,

3° gassen afkomstig van de lading zelf, vrijgekomen door lekkage of chemische reacties;

(iii) ruimten waarin door andere oorzaken een voor de gezondheid schadelijke atmosfeer kan heersen;

b) dat deze voorzorgsmaatregelen ten minste bestaan uit :

(i) het langdurig op doelmatige wijze ventileren van de betrokken ruimte alvorens deze wordt betreden;

(ii) het controleren van de atmosfeer in de betrokken ruimten op zuurstoftekort of aanwezigheid van schadelijke gassen door middel van gepaste gasconcentratie meters alvorens deze ruimten te betreden;

(iii) le port, par chaque personne qui entre dans la cale, du câble de sécurité prévu à l'article 11, 1, b, (ii) de l'annexe V;

(iv) la présence près de l'entrée de la cale d'une personne qui puisse au besoin prendre immédiatement les mesures nécessaires pour aider les personnes qui se trouvent à l'intérieur de la cale.

A cet effet, il y a lieu de tenir prêt à l'emploi un second câble de sécurité, ainsi que l'appareil respiratoire, prévu à l'article 11, 1, b, (i), de l'annexe V;

c) à ce qu'au cas où, en raison de circonstances, il ne peut être satisfait aux prescriptions du b, (i), seules les personnes pourvues d'un appareil respiratoire autonome et d'un câble de sécurité prévus ci-avant, puissent entrer dans la cale;

d) à ce que l'accès à ces cales ne se fasse qu'au su d'un officier responsable;

e) à ce que les personnes visées au c soient familiarisées avec l'emploi des appareils respiratoires se trouvant à bord, et qu'elles s'exercent régulièrement;

f) à ce que les mesures de précaution visées aux b, c et d soient maintenues jusqu'à ce qu'il soit suffisamment établi que l'accès aux dites cales peut s'effectuer sans danger pour la santé.

4. Le capitaine d'un navire, transportant des substances visées à l'article 108, est tenu de s'assurer avant le début du voyage qu'il est satisfait aux prescriptions de cet article et que le tableau spécial ou le plan spécial d'arrimage visé au 3 de l'article 5 de l'annexe XVII, se trouve à bord.

5. Il est interdit au capitaine d'un navire visé à l'article 108, 4, de transporter des personnes et il est tenu par ailleurs d'observer les instructions et les mesures de sécurité qui s'appliquent en la matière. »

Art. 16. § 1er. L'article 152, 2, p, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« p) l'examen et l'essai de l'installation de gouverne prescrits par l'article 131 ».

§ 2. Le 5 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 5. Le capitaine est tenu, en commençant un nouveau journal de bord, de recopier les dernières dates des inspections périodiques, appels et exercices, de la mise à l'eau des embarcations, du contrôle périodique du contenu des bonbonnes à gaz inerte et de l'essai de l'installation de gouverne ».

Art. 17. § 1er. Dans l'article 153, 2, du même arrêté, les mots « ou station radiotéléphonique V.H.F. » sont insérés entre les mots « station radiotéléphonique » et « dans tous les autres cas ».

§ 2. Au 3 du même article, les mots « ou station radiotéléphonique V.H.F. » sont insérés entre les mots « station radiotéléphonique » et « est tenu de veiller à ce que ».

§ 3. Au 5 du même article, les mots « ou station radiotéléphonique V.H.F. » sont insérés entre les mots « station radiotéléphonique » et « est tenu de veiller à ce que ».

Art. 18. Dans l'article 5, 2, de l'annexe III du même arrêté, la première phrase du texte français est remplacée par le texte suivant : « La disposition des boîtes collectrices d'assèchement doit être telle qu'il soit impossible d'interchanger abusivement les soupapes à clapet fixe et les soupapes à clapet libre lors de leur montage ».

Art. 19. Dans l'article 25, 4, de l'annexe V du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, les mots « d'une puissance de 370 kW (500 c.v. ou plus » sont insérés entre les mots « appareils similaires » et « les dispositions ».

Art. 20. § 1er. L'article 1er de l'annexe X du même arrêté, modifié par les annexes aux arrêtés royaux du 12 juin 1975, et du 24 novembre 1978, est complété par la disposition suivante :

« 16. Toute embarcation de sauvetage doit être munie de bandes réfléchissantes adhésives, d'un modèle approuvé, à la satisfaction du chef de district ».

§ 2. L'article 9, 2, de la même annexe est complété par la disposition suivante :

« n) il doit être muni, à la satisfaction du chef de district, de bandes réfléchissantes adhésives approuvées ».

(iii) het dragen, door ieder die de ruimte betreedt van de reddingslijn bedoeld in artikel 11, 1, b, (ii) van bijlage V;

(iv) het aanwezig zijn nabij de toegang tot de ruimte van iemand die zo nodig onmiddellijk maatregelen kan treffen teneinde hulp te bieden aan de zich binnen de ruimte bevindende personen.

Hiertoe dienen een tweede reddingslijn alsmede het ademhalingsstoestel bedoeld in artikel 11, 1, b, (i) van bijlage V, gereed voor gebruik nabij de toegang aanwezig te zijn;

c) dat, indien door omstandigheden niet kan worden voldaan aan het gestelde onder b, (i), de ruimte slechts mag worden betreden door personen voorzien van een autonoom werkend ademhalingsstoestel en een reddingslijn als boven bedoeld;

d) dat het betreden van dergelijke ruimten slechts mag plaatsvinden met medeweten van een verantwoordelijk officier;

e) dat de onder c genoemde personen bekend moeten zijn met het gebruik van de aan boord aanwezige ademhalingsapparatuur en daarmede regelmatig dienen te oefenen;

f) dat de onder b, c en d genoemde voorzorgsmaatregelen dienen te worden gehandhaafd totdat genoegzaam is gebleken dat het verblijven in de bedoelde ruimten verder zonder schadelijke gevolgen voor de gezondheid kan geschieden.

4. De kapitein van een schip dat stoffen vervoert als bedoeld in artikel 108, is verplicht zich vóór het ondernemen van een reis ervan te vergewissen, dat voldaan is aan het bepaalde in artikel 108, en dat de in 3 van artikel 5 van bijlage XVII bedoelde speciale lijst of gedetailleerd stuwplan aan boord.

5. De kapitein van een schip bedoeld in artikel 108, 4, mag geen passagiers vervoeren en is voorts verplicht de terzake geldende bedieningsvoorschriften en veiligheidsmaatregelen in acht te nemen. »

Art. 16. § 1. In artikel 152 van hetzelfde besluit wordt 2, p, vervangen door de volgende bepaling :

« p) van het onderzoek en de beproeving van de stuurinrichting, voorgeschreven in artikel 131 ».

§ 2. De 5 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 5. De kapitein is verplicht, bij het ingebruiknemen van een nieuwe dagboek, de laatste data van periodieke inspecties, appels en oefeningen en die van het te water brengen van boten, alsmede die van de periodieke controle van de vulling der cilinders voor verstikkend gas en die van het onderzoek en de beproeving van de stuurinrichting uit het vorige dagboek te doen overnemen. »

Art. 17. § 1. In artikel 153 van hetzelfde besluit worden in 2, tussen de woorden « radiotelefoonstation » en « in alle andere gevallen » de woorden « of V.H.F.-radiotelefoonstation » ingevoegd.

§ 2. In 3 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « radiotelefoonstation » en « is verplicht zorg te dragen » de woorden « of V.H.F.-radiotelefoonstation » ingevoegd.

§ 3. In 5 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « radiotelefoonstation » en « is verplicht zorg te dragen » de woorden « of V.H.F.-radiotelefoonstation » ingevoegd.

Art. 18. In artikel 5, 2, van bijlage III bij hetzelfde besluit wordt in de Franse tekst de eerste volzin door de volgende tekst vervangen : « La disposition des boîtes collectrices d'assèchement doit être telle qu'il soit impossible d'interchanger abusivement les soupapes à clapet fixe et les soupapes à clapet libre lors de leur montage ».

Art. 19. In artikel 25, 4, van bijlage V bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, worden de woorden « met een vermogen van 370 kW (500 p.k.) of meer » ingevoegd tussen de woorden « soortgelijke werktuigen » en « wordt voortgestuwd ».

Art. 20. § 1. Artikel 1 van bijlage X bij hetzelfde besluit, gewijzigd door de bijlagen bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975 en 24 november 1978, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 16. Een reddingsboot moet ten genoegen van het districtshoofd van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

§ 2. Artikel 9, 2, van dezelfde bijlage wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« n) het moet ten genoegen van het districtshoofd van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

§ 3. L'article 10, 2, de la même annexe, modifié par l'annexe de l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est complété par la disposition suivante :

« l) il doit être muni, à la satisfaction du chef de district, de bandes réfléchissantes adhésives approuvées ».

§ 4. L'article 12, 2, de la même annexe, est complété par la disposition suivante :

« h) elle doit être muni, à la satisfaction du chef de district, de bandes réfléchissantes adhésives approuvées ».

§ 5. L'article 14, 1, de la même annexe, modifié par l'annexe de l'arrêté royal du 14 novembre 1978, est complété par la disposition suivante :

« g) elle doit être munie, à la satisfaction du chef de district, de bandes réfléchissantes adhésives approuvées ».

§ 6. L'article 15, 1, de la même annexe est complété par la disposition suivante :

« i) elle doit être munie, à la satisfaction du chef de district, de bandes réfléchissantes adhésives approuvées ».

Art. 21. § 1er. L'article 3, 13, de l'annexe XII du même arrêté est abrogé.

§ 2. L'article 3, 14, d, de la même annexe est remplacé par le texte suivant :

« l'installation radiotéléphonique V.H.F., compte tenu des dispositions de l'article 10 de la présente annexe. »

§ 3. L'article 9, 10, d, de la même annexe est remplacé par le texte suivant :

« l'installation radiotéléphonique V.H.F., compte tenu des dispositions de l'article 10 de la présente annexe. »

§ 4. Dans l'article 10, 1, de la même annexe, les termes : « articles 86 » sont remplacés par les termes : « article 85 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1977 et 24 novembre 1978 ».

§ 5. Dans l'article 10, 2, de la même annexe, les termes : « article 86 » sont remplacés par les termes : « article 85 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977 et 24 novembre 1978 ».

§ 6. L'article 10 de la même annexe est complété par un 5, rédigé comme suit :

« 5. a) Compte tenu des dispositions du b, l'installation radiotéléphonique V.H.F. doit pouvoir être alimentée par une source d'énergie installée aussi haut que possible sur le navire et possédant une puissance suffisante pour faire fonctionner l'installation au moins pendant six heures consécutives;

b) au lieu d'utiliser la source d'énergie visée au a, il est possible de recourir à la source d'énergie de réserve visée respectivement à l'article 3 et à l'article 9 de la présente annexe, pour alimenter l'installation radiotéléphonique V.H.F., à condition qu'elle soit suffisamment puissante pour faire fonctionner simultanément tous les consommateurs d'énergie visés dans les présents articles ainsi que l'installation radiotéléphonique V.H.F., pendant six heures consécutives. »

§ 7. Dans l'article 12 de la même annexe, au modèle 1, les 1°, 2°, 3° et 4° sont remplacés par l'énumération suivante :

- « 1° installation radiotélégraphique principale et de réserve;
- 2° installation radiotéléphonique;
- 3° installation radiotéléphonique V.H.F.;
- 4° installation radiotélégraphique pour embarcations de sauvetage à moteur;
- 5° appareil radio portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage. »

Art. 22. § 1er. Dans l'article 1er, 1, a, de l'annexe XIII du même arrêté les mots « métal résistant à la corrosion et durable » sont remplacés par les mots « matière résistante à la corrosion et durable ».

§ 2. L'article 1er, 3, de la même annexe est remplacé par la disposition suivante :

« 3. Les feux électriques doivent être munis de porte-lampes et de lampes à incandescence d'un type approuvé par le chef de district. »

§ 3. Artikel 10, 2, van dezelfde bijlage gewijzigd door de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 november 1978 wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« l) het moet ten genoegen van het districtshoofd van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

§ 4. Artikel 12, 2, van dezelfde bijlage wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« h) het moet ten genoegen van het districtshoofd van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

§ 5. Artikel 14, 1, van dezelfde bijlage gewijzigd door de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« g) zij moet ten genoegen van het districtshoofd van goedlichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

§ 6. Artikel 15, 1, van dezelfde bijlage wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« i) hij moet ten genoegen van het districtshoofd van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden worden voorzien ».

Art. 21. § 1. In bijlage XII van hetzelfde besluit wordt 13, van artikel 3 opgeheven.

§ 2. Artikel 3, 14, d, van dezelfde bijlage wordt door de volgende tekst vervangen :

« de V.H.F.-radiotelefooninstallatie, met inachtneming van het bepaalde in artikel 10 van deze bijlage. »

§ 3. Artikel 9, 10, d, van dezelfde bijlage wordt door de volgende tekst vervangen :

« de V.H.F.-radiotelefooninstallatie, met inachtneming van het bepaalde in artikel 10 van deze bijlage. »

§ 4. In artikel 10, 1, van dezelfde bijlage worden de woorden « artikel 86 » vervangen door « artikel 85 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973, gewijzigd bij koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977 en 24 november 1978 ».

§ 5. In artikel 10, 2, van dezelfde bijlage worden de woorden « artikel 86 » vervangen door « artikel 85 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973, gewijzigd bij koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977 en 24 november 1978 ».

§ 6. Aan artikel 10 van dezelfde bijlage wordt een 5 toegevoegd, luidend als volgt :

« 5. a) Met inachtneming van het bepaalde onder b moet de V.H.F.-radiotelefonie-installatie kunnen gevoed worden uit een krachtbron, die, zo hoog als praktisch mogelijk is in het schip is opgesteld, en die een voldoende vermogen heeft om gedurende ten minste zes achtereenvolgende uren de installatie te laten werken;

b) in plaats van de krachtbron vermeld onder a, mag de reserve krachtbron, respectievelijk vermeld in artikel 3 en artikel 9 van deze bijlage, gebruikt worden voor de voeding van de V.H.F.-radiotelefonie-installatie, indien ze van voldoende vermogen is om alle in deze artikelen vermelde verbruikers en de V.H.F.-radiotelefooninstallatie gelijktijdig te voeden gedurende zes achtereenvolgende uren. »

§ 7. In artikel 12 van dezelfde bijlage worden in model 1 de teksten onder 1°, 2°, 3° en 4° door de volgende opsomming vervangen :

- « 1° hoofd- en reserve-installatie radiotelegrafie;
- 2° radiotelefonie-installatie;
- 3° V.H.F.-radiotelefonie-installatie;
- 4° radiotelegrafie-installatie in een motorreddingsboot;
- 5° draagbaar radiooestel voor reddingsboten en -vlootten. »

Art. 22. § 1. In artikel 1, 1, a, van bijlage XIII van hetzelfde besluit worden de woorden « roestvast en duurzaam metaal » vervangen door de woorden « roestvaste en duurzame stof ».

§ 2. De 3 van artikel 1 van dezelfde bijlage wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 3. Elektrische lantaarns moeten voorzien zijn van lamphouders en gloeilampen van een door het districtshoofd goedgekeurde type. »

§ 3. L'article 2 de la même annexe est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2 Examen des feux.

1. Un prototype de chaque type de feu doit être soumis à l'approbation du chef de district.

Le fabricant de feux doit pour chaque prototype soumettre trois exemplaires des spécifications complètes avec plans.

Chaque prototype sera alors, en ce qui concerne l'intensité lumineuse, la dispersion et la couleur, soumis à un essai effectué par un laboratoire agréé par le chef de district.

Le fabricant de feux doit faire une demande écrite au laboratoire. Les frais des essais sont à sa charge.

Après que les prototypes ont été approuvés, le fabricant de feux doit les reprendre et les tenir à la disposition des fonctionnaires du service de l'inspection maritime.

Un exemplaire des spécifications et des plans approuvés et du rapport d'essai lui seront également remis.

2. Tout fanal doit, avant la mise en service, être soumis à l'approbation du chef de district. Seuls les fanaux entièrement conformes au prototype approuvé visé au 1, seront acceptés.

Ils doivent être approuvés dans leur entièreté et dans leurs parties constitutives. Ils doivent être estampillés et pourvus d'un certificat délivré par le chef de district. La forme et le contenu du certificat seront conformes au modèle de l'annexe XXIV.

3. Les fanaux réparés doivent de nouveau être examinés et pourvus d'un nouveau certificat.

4. Les fanaux soumis à l'examen doivent être propres et en bon état. »

§ 4. L'article 3 de la même annexe est abrogé.

§ 5. L'article 4 de la même annexe est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. Emplacement et contrôle des appareils de signalisation sonore.

1. Les sifflets doivent être conçus de telle façon qu'ils puissent émettre immédiatement un signal adéquat.

2. Un prototype des appareils de signalisation sonore doit être essayé dans un laboratoire agréé par le chef de district.

3. Une spécification complète, accompagnée des dessins, des appareils de signalisation doit être présentée en trois exemplaires.

4. Le demandeur conserve le prototype agréé de la cloche et du gong. Les cloches et les gongs, construits en parfaite conformité avec le prototype, doivent être munis d'une marque distinctive.

5. Lorsque le prototype des appareils de signalisation sonore répond aux dispositions pour prévenir les abordages en mer, il est délivré un certificat d'agrément.

6. Tous les frais relatifs à la réception sont à charge du demandeur. »

Art. 23. § 1er. Dans l'annexe XXIV du même arrêté au II, 7, les mots « certificat d'essai des lanternes » sont remplacés dans la version française par « certificat d'essai des feux », et les mots « certificat voor keuring van lantaarns » sont remplacés dans le texte néerlandais, par « certificaat van keuring van scheepslantaarns ».

§ 2. Dans la même annexe, le modèle de certificat d'essai des feux est remplacé par le modèle de certificat d'essai des feux qui figure dans l'annexe du présent arrêté.

Art. 24. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 juillet 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

§ 3. Artikel 2 van dezelfde bijlage wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 2. Keuring van lantaarns.

1. Een prototype van elk type lantaarn zal ter goedkeuring aan het districtshoofd worden voorgelegd.

De lantaarnmaker zal voor elk prototype in drievoud een volledige specificatie met tekeningen voorleggen.

Elk prototype zal daarna voor wat lichtsterkte, dispersie en kleur betreft, getest worden in een door het districtshoofd erkend laboratorium.

De lantaarnmaker zal daartoe een schriftelijke aanvraag doen bij het laboratorium. De keuringskosten zijn ten laste van de lantaarnbouwer.

Na goedkeuring moet de lantaarnmaker de prototypes terugnemen en ter beschikking houden van de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie.

Eén exemplaar van de goedgekeurde specificatie, tekeningen en testverslag worden hem eveneens terugbezorgd.

2. Elke lantaarn moet vóór ingebruikname ter goedkeuring aan het districtshoofd worden voorgelegd. Daartoe komen alleen lantaarns in aanmerking welke gehouwd zijn volledig conform met een goedgekeurd prototype bedoeld in 1.

Ze moeten in hun geheel en in hun onderdelen worden goedgekeurd. Zij moeten zijn gemerkt en voorzien van een certificaat afgeleverd door het districtshoofd. Vorm en inhoud van het certificaat moeten in overeenstemming zijn met het model, opgenomen in bijlage XXIV.

3. Lantaarns, waaraan herstellingen zijn verricht, moeten worden herkeurd en van een nieuw certificaat worden voorzien.

4. De ter keuring aangeboden lantaarns moeten in goede en schone staat zijn. »

§ 4. Artikel 3 van dezelfde bijlage wordt opgeheven.

§ 5. Artikel 4 van dezelfde bijlage wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 3. Opstelling en keuring van toestellen voor geluidsseinen.

1. De fluiten tot het geven van seinen moeten zodanig zijn ingericht dat zij onmiddellijk goed geluid kunnen geven.

2. Een prototype van de toestellen voor geluidsseinen moet in een door het districtshoofd erkend laboratorium worden beproefd.

3. Van de toestellen voor geluidsseinen moet een volledige specificatie met tekeningen worden voorgelegd in drievoud.

4. Van de klok en de gong wordt het goedgekeurd prototype bij de aanvrager bewaard. Elke klok en gong, volledig conform gebouwd aan het prototype, moet van een onderscheidingsmerk worden voorzien.

5. Wanneer het prototype van de toestellen voor geluidsseinen voldoet aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, wordt een certificaat van goedkeuring uitgereikt.

6. Alle keuringskosten zijn ten laste van de aanvrager. »

Art. 23. § 1. In bijlage XXIV van hetzelfde besluit worden onder II, 7, in de Nederlandse tekst de woorden « certificaat voor keuring van lantaarns » door « certificaat van keuring van scheepslantaarns », en in de Franse tekst de woorden « certificat d'essai des lanternes » door « certificat d'essai des feux » vervangen.

§ 2. In dezelfde bijlage wordt het model van certificaat van keuring van scheepslantaarns vervangen door het certificaat van keuring van scheepslantaarns dat opgenomen is in de bijlage bij dit besluit.

Art. 24. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 10 juli 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

Annexe I

ROYAUME DE BELGIQUE

Ministère des Communications

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

(arme de l'Etat Belge)

CERTIFICAT D'ESSAI DES FEUX

Je soussigné, inspecteur maritime, certifie que le feu construit par
et marqué comme suit :

sur le fanal :

sur la lentille :

sur le réflecteur :

sur le verre coloré :

a été examiné et que ce feu est conforme au prototype n° du constructeur précité.

A, le

L'inspecteur maritime,

En vertu de la déclaration ci-dessus, le feu ainsi marqué est approuvé comme :

- feu de tête de mât
- feu tribord
- feu bâbord
- feu de poupe
- feu de remorquage
- feu blanc visible sur tout l'horizon
- feu rouge visible sur tout l'horizon
- feu vert visible sur tout l'horizon
- feu jaune visible sur tout l'horizon
- feu bleu visible sur tout l'horizon.

ayant une visibilité minimum de :

- 1 mille
- 2 milles
- 3 milles
- 5 milles
- 6 milles

à condition qu'il soit muni d'une :

- mèche à pétrole 10 lignes
- mèche à pétrole 14 lignes
- lampe à incandescence approuvée.

Délivré à, le

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

*Vu pour être annexé à Notre arrêté du 10 juillet 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

Bijlage I

KONINKRIJK BELGIE

Ministerie van Verkeerswezen

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

(wapen van de Belgische Staat)

CERTIFICAAT VAN KEURING VAN SCHEEPSLANTAARNS

Ondergetekende, zeevaartinspecteur, verklaart de lantaarn gebouwd door
 en gekenmerkt als volgt :

op de lantaarn :

op de lens :

op de reflector :

op het voeringglas :

gekeurd te hebben en dat deze lantaarn volledig conform is aan het prototype nr.
 van voornoemde bouwer.

Gedaan te, de

De zeevaartinspecteur,

Gezien bovenstaande verklaring is, de aldus gemerkte lantaarn goedgekeurd als :

- toplicht
- stuurboordlicht
- bakboordlicht
- heklucht
- sleeplicht
- rondschijnende witte lantaarn
- rondschijnende rode lantaarn
- rondschijnende groene lantaarn
- rondschijnende gele lantaarn
- rondschijnende blauwe lantaarn.

met een minimum zichtbaarheid van :

- 1 mijl
- 2 mijl
- 3 mijl
- 5 mijl
- 6 mijl

mits hij voorzien is van een :

- petroleumbrander 10 lignes
- petroleumbrander 14 lignes
- goedgekeurde elektrische gloeilamp.

Uitgereikt te, de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Ons bekend om te worden gevoegd bij Ons besluit van 10 juli 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
 De Minister van Verkeerswezen,
 V. FEAUX