

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 1187

[C — 2007/14083]

**8 MARS 2007. — Arrêté royal relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, notamment l'article 17<sup>ter</sup>, § 1<sup>er</sup>, inséré par la loi du 22 janvier 2007;

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 1<sup>er</sup>;

Vu la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires, notamment l'article 1<sup>er</sup>, § 2;

Vu la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, notamment l'article 2, deuxième alinéa, remplacé par la loi du 19 décembre 2006, l'article 4, l'article 6, modifié par la loi du 19 décembre 2006 et l'article 9;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 3 janvier 2007;

Vu la communication à la Commission européenne du 23 novembre 2006, en application de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la Directive 98/34/CE du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information;

Vu l'avis 42.183/4 du Conseil d'Etat, donné le 19 février 2007, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Dispositions générales

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

a) « bateau », un bateau visé à l'article 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation;

b) « hauteur significative de vague », la hauteur moyenne de la vague calculée sur la base du tiers constitué par les vagues les plus élevées observées sur une période donnée;

c) « Commission de Visite », la Commission de Visite des Bateaux du Rhin instaurée en application des dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, approuvé par l'arrêté royal du 30 mars 1976;

d) « certificat supplémentaire communautaire annoté », un certificat supplémentaire communautaire visé à l'article 4, § 2, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, annoté conformément aux dispositions du présent arrêté;

e) « organisme agréé », un organisme agréé visé à l'article 1<sup>er</sup>, f), de l'arrêté royal du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

**Art. 2.** Le présent arrêté s'applique aux bateaux utilisés exclusivement pour le transport des marchandises.

**Art. 3.** Un bateau peut naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut occidental et les ports du littoral belge, à condition que le bateau ne s'éloigne pas plus que 5 milles nautiques de la côte et qu'il soit muni :

a) du certificat communautaire ou du certificat de visite visé à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure; et

b) du certificat supplémentaire communautaire visé à l'article 4, § 2, du même arrêté, annoté à cet effet conformément aux dispositions du présent arrêté; et

c) d'un des certificats délivrés conformément aux dispositions du règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), visés à l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, du même arrêté; et

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 1187

[C — 2007/14083]

**8 MAART 2007. — Koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt**

ALBERT II, 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, inzonderheid op artikel 17<sup>ter</sup>, § 1, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007;

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 1;

Gelet op de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, inzonderheid op artikel 1, § 2;

Gelet op de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, inzonderheid op artikel 2, tweede lid, vervangen bij de wet van 19 december 2006, artikel 4, artikel 6, gewijzigd bij de wet van 19 december 2006 en op artikel 9;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 3 januari 2007;

Gelet op de mededeling van 23 november 2006 aan de Europese Commissie met toepassing van artikel 8, eerste lid, van Richtlijn 98/34/EG van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij;

Gelet op advies 42.183/4 van de Raad van State, gegeven op 19 februari 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

## HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

a) « binnenschip », een binnenschip bedoeld in artikel 1, 4<sup>o</sup>, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen;

b) « significante golfhoogte », de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig-percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling;

c) « Commissie voor Onderzoek », de Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen opgericht bij toepassing van de bepalingen van het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 maart 1976;

d) « geannoteerd aanvullend communautair certificaat », een aanvullend communautair certificaat bedoeld in artikel 4, § 2, van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, dat overeenkomstig de bepalingen van dit besluit geannoteerd is;

e) « erkende organisatie », een erkende organisatie bedoeld in artikel 1, f), van het koninklijk besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartspectierglement.

**Art. 2.** Dit besluit is van toepassing op binnenschepen die uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van goederen.

**Art. 3.** Een binnenschip mag varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet verder dan 5 zeemijl uit de kust vaart en dat het voorzien is :

a) van het communautair certificaat of het certificaat van onderzoek bedoeld in artikel 4, § 1, van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen; en

b) van het aanvullend communautair certificaat bedoeld in artikel 4, § 2, van hetzelfde besluit, dat daartoe overeenkomstig de bepalingen van dit besluit geannoteerd is; en

c) van één van de certificaten afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), bedoeld in artikel 5, § 1, 1<sup>o</sup>, van hetzelfde besluit; en

d) d'un équipage qui dispose de brevets conformément à l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et qui satisfait aux règles VII/6, VII/7, VII/8 et VII/9, de l'annexe I<sup>e</sup> du même arrêté.

**Art. 4.** L'annotation visée à l'article 3, b), du présent arrêté fixe les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesse de navigation et conditions de chargement.

L'état de mer est exprimé par la hauteur significative de vague.

**Art. 5.** Pour obtenir le certificat supplémentaire communautaire annoté, le bateau doit satisfaire aux conditions suivantes.

1° Le bateau doit, outre les conditions imposées par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, aussi répondre aux prescriptions définies à l'annexe 1<sup>er</sup> au présent arrêté.

2° Le bateau doit être inscrit au registre d'un organisme agréé. Il doit y être classé en ce qui concerne la coque et les installations mécaniques dans la plus haute classe de sa catégorie. Le classement doit aussi spécifier que la construction et la solidité du bateau répondent aux prescriptions définies à l'annexe 1<sup>re</sup> au présent arrêté.

3° Le bateau doit disposer d'une procédure d'évaluation approuvée, visée à l'article 7, deuxième alinéa.

**Art. 6.** La loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, à l'exception de l'article 6, quatrième alinéa, est d'application aux bateaux naviguant dans la zone de navigation restreinte visée à l'article 3 du présent arrêté.

**Art. 7.** Avant d'appareiller pour un voyage dans la zone de navigation restreinte visée à l'article 3, le batelier doit vérifier que l'état de mer escompté ne dépasse pas l'état de mer maximal fixé dans le certificat supplémentaire communautaire annoté.

A cet effet le batelier doit appliquer une procédure d'évaluation approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, dont la méthode est décrite à l'annexe 2 au présent arrêté.

#### CHAPITRE II. — Dispositions particulières relatives à la délivrance du certificat supplémentaire communautaire annoté

**Art. 8.** Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, la demande d'obtention du certificat supplémentaire communautaire annoté, indique que la demande est aussi effectuée en vertu du présent arrêté. La demande mentionne aussi les restrictions d'exploitation demandées en matière d'état de mer et vitesse de navigation.

La demande doit être accompagnée des documents étayant la conformité du bateau avec les dispositions du présent arrêté.

**Art. 9.** Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, le certificat supplémentaire communautaire annoté est délivré après une visite dans un bassin de radoub effectuée par la Commission de Visite dans le but de vérifier si le bateau est conforme aux prescriptions définies à l'annexe 1<sup>re</sup> au présent arrêté.

**Art. 10.** Par dérogation à l'article 13 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, le certificat supplémentaire communautaire annoté a une durée de validité de 5 ans. La validité dépend en outre d'une confirmation annuelle par la Commission de Visite après les visites suivantes effectuées par cette commission :

- une visite annuelle dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire du certificat supplémentaire communautaire annoté et
- une visite dans un bassin de radoub entre la deuxième et troisième date anniversaire du certificat supplémentaire communautaire annoté.

d) van een bemanning die beschikt over vaarbevoegdheidsbewijzen overeenkomstig het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden en die voldoet aan de voorschriften VII/6, VII/7, VII/8 en VII/9 van bijlage I bij hetzelfde besluit.

**Art. 4.** De in artikel 3, b), van dit besluit bedoelde annotatie bepaalt de exploitatiebeperkingen inzake zeeegang, uitwatering, vaarsnelheid en belastingstoestand.

De zeeegang wordt uitgedrukt door de significante golfhoogte.

**Art. 5.** Om het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat te bekomen moet het binnenschip voldoen aan de volgende voorwaarden.

1° Het binnenschip moet, benevens de voorwaarden opgelegd door het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

2° Het binnenschip dient ingeschreven te zijn bij een erkende organisatie. Het dient voor de romp en de machine-installaties geklasseerd te zijn in de hoogste klasse van zijn categorie. De klassering moet tevens vermelden dat de constructie en de sterkte van het binnenschip voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

3° Het binnenschip moet beschikken over een goedgekeurde beoordelingsprocedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid.

**Art. 6.** De wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, met uitzondering van artikel 6, vierde lid, is van toepassing op de binnenschepen die varen in het in artikel 3 van dit besluit bedoelde beperkte vaargebied.

**Art. 7.** Alvorens uit te varen voor een reis in het in artikel 3, bedoelde beperkte vaargebied dient de schipper er zich van te vergewissen dat de verwachte zeeegang de in het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat bepaalde maximale zeeegang niet overtreft.

De schipper dient daartoe een door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is goedgekeurde beoordelingsprocedure toe te passen, die beschreven wordt in bijlage 2 bij dit besluit.

#### HOOFDSTUK II. — Bijzondere bepalingen betreffende de afgifte van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat

**Art. 8.** Onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen vermeldt de aanvraag tot het bekomen van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat dat de aanvraag mede op grond van dit besluit gebeurt. De aanvraag vermeldt tevens de aangevraagde exploitatiebeperkingen inzake zeeegang en vaarsnelheid.

De aanvraag moet vergezeld gaan van de documenten ter staving van de conformiteit van het binnenschip met de bepalingen van dit besluit.

**Art. 9.** Onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat afgegeven na een schouwing in een droogdok uitgevoerd door de Commissie voor Onderzoek die tot doel heeft om na te gaan of het binnenschip voldoet aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

**Art. 10.** In afwijking van artikel 13 van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen heeft het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat een geldigheidsduur van 5 jaar. De geldigheid is bovendien afhankelijk van een jaarlijkse bekrachtiging door de Commissie voor Onderzoek, na de volgende schouwingen uitgevoerd door deze commissie :

- een jaarlijkse schouwing binnen een termijn van drie maanden voor of na de datum van de verjaardag van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat en
- een schouwing in een droogdok tussen de tweede en derde datum van de verjaardag van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat.

CHAPITRE III. — *Dispositions diverses*

**Art. 11.** L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet exempte les bateaux munis d'un certificat communautaire supplémentaire annoté, des exigences en matière de sécurité de la navigation, fixées par le Chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet soumet à l'Organisation maritime internationale, dès que possible après le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, un rapport récapitulatif de toutes les nouvelles exemptions accordées en vertu du premier alinéa au cours de l'année civile écoulée et en précise les motifs.

**Art. 12.** Les bateaux munis du certificat supplémentaire communautaire annoté ne sont plus soumis à l'application des dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.

CHAPITRE IV. — *Dispositions finales*

**Art. 13.** Notre Ministre ayant les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe 1<sup>re</sup>

CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Prescriptions techniques particulières - Généralités*

Les engins de sauvetage ainsi que l'équipement, visés dans les chapitres 3, 6, 8 et 9 de cette annexe doivent satisfaire aux dispositions de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif aux équipements marins et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Le bateau doit être équipé conformément aux dispositions afférentes en matière d'équipement du Règlement international de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer, joint à l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant : 1<sup>o</sup> mise en vigueur des modifications apportées au Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer; 2<sup>o</sup> modification de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant exécution de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention précitée, Règlement y annexé et ses Annexes.

CHAPITRE 2. — *Prescriptions techniques particulières en matière de comportement des bateaux dans les vagues*

Compte tenu des restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesses de navigation et conditions de chargement visées à l'article 4 de l'arrêté, le bateau doit répondre, à l'exception des bateaux avec des panneaux d'écouilles étanches en acier et des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, aux exigences suivantes :

a) la probabilité que l'intersection du fond du bateau et de la proue prolongée au niveau de la ligne de quille sort de l'eau est de maximum une fois par an;

b) la probabilité que le pont avant embarque de l'eau ou que l'eau dépasse le bastingage fermé est au maximum d'une fois par durée de vie; le bastingage fermé doit s'étendre au moins sur 7% de la longueur entre les perpendiculaires du bateau depuis la perpendiculaire à l'avant;

c) la probabilité que l'eau arrive à une hauteur par le travers plus élevé que les niveaux de référence fixés dans la méthode pour les calculs du comportement des bateaux dans les vagues repris dans l'appendice de cette annexe, est au maximum une fois par durée de vie;

d) la probabilité que le pont arrière embarque de l'eau ou que l'eau dépasse le bastingage fermé est au maximum une fois par durée de vie; le bastingage fermé doit s'étendre au moins sur 7% de la longueur entre les perpendiculaires du bateau depuis la perpendiculaire à l'arrière;

HOOFDSTUK III. — *Diverse bepalingen*

**Art. 11.** De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, stelt de binnenschepen, die voorzien zijn van een geannoteerd aanvullend communautair certificaat vrij van de eisen inzake de veiligheid van de navigatie vastgesteld in Hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenslevens op zee.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, legt zo vlug mogelijk na 1 januari van elk jaar, een rapport voor aan de Internationale Maritieme Organisatie dat een samenvatting geeft van alle nieuwe vrijstellingen verleend overeenkomstig het eerste lid, gedurende het voorafgaande kalenderjaar, met opgave van de gronden voor de vrijstellingen.

**Art. 12.** De binnenschepen die voorzien zijn van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat zijn ontheven van de toepassing van de bepalingen van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

HOOFDSTUK IV. — *Slotbepalingen*

**Art. 13.** Onze Minister bevoegd voor Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 8 maart 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage 1

HOOFDSTUK 1. — *Bijzondere technische voorschriften - Algemeen*

De persoonlijke reddingsmiddelen en de uitrusting, bedoeld in hoofdstukken 3, 6, 8 en 9 van deze bijlage moeten voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 december 1998 inzake uitrusting van zeeschepen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Het binnenschip moet zijn uitgerust overeenkomstig de desbetreffende bepalingen inzake uitrusting van de Internationale Bepalingen van 1972 ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 mei 1983 tot : 1<sup>o</sup> het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee; 2<sup>o</sup> wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

HOOFDSTUK 2. — *Bijzondere technische voorschriften inzake het gedrag van binnenschepen in de golven*

Rekening houdend met de exploitatiebepalingen inzake zeegang, uitwatering, vaarsnelheid en beladingstoestand bedoeld in artikel 4 van het besluit, moet het binnenschip, met uitzondering van binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebepaling inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, aan de volgende eisen beantwoorden :

a) de waarschijnlijkheid dat het snijpunt van het vlak van het binnenschip met de doorgetrokken voorsteven op de hartlijn uit het water treedt, mag niet groter zijn dan eenmaal per jaar;

b) de waarschijnlijkheid dat water over het voordek of over de top van een dichte verschansing komt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; een dichte verschansing moet zich tot tenminste 7 % van de loodlijnlangte van het binnenschip achter de voorste loodlijn uitstrekken;

c) de waarschijnlijkheid dat water in de zij een niveau bereikt dat hoger is dan het referentieniveau vastgelegd in de in het aanhangsel van deze bijlage opgenomen methodiek voor het berekenen van het gedrag van binnenschepen in golven, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur;

d) de waarschijnlijkheid dat water over het achterdek of over de top van een dichte verschansing komt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; een dichte verschansing moet zich tot tenminste 7 % van de loodlijnlangte van het binnenschip voor de achterste loodlijn uitstrekken;

e) la probabilité que l'angle de roulis dépasse les deux tiers de l'angle d'inclinaison à partir duquel les ouvertures, qui ne peuvent être fermées, sont envahies ou de l'angle d'inclinaison auquel la courbe de stabilité statique atteint son maximum, est au maximum une fois par durée de vie; l'angle d'inclinaison ne peut en aucun cas dépasser 15°.

Les exigences précitées partent de l'hypothèse que la durée de vie du bateau est de 20 ans et que le bateau effectue 300 fois par an un trajet aller-retour dans la zone de navigation visée à l'article 3 de l'arrêté.

Une étude basée sur la méthode décrite à l'appendice de la présente annexe doit démontrer que les exigences précitées sont satisfaites. Cette étude est partie intégrante des documents visés à l'article 8 de l'arrêté.

Cette étude doit être approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.

Les bateaux avec des panneaux d'écoutes étanches en acier et les bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, doivent répondre aux critères suivants :

a) la hauteur du franc-bord a une valeur minimale de :  $0,5m + (L-50) * 0,005m$ ; avec L la longueur entre les perpendiculaires en m;

b) la hauteur du franc-bord des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes) peut être diminué de 0,1m à condition qu'ils soient équipés d'un trunk d'une hauteur minimale de 0,7 m;

c) les bateaux avec des panneaux d'écoutes étanches en acier seront équipés de hiloires d'une hauteur d'au moins 0,9 m;

d) La tonture à l'avant du bateau doit s'élever à au moins 0,9 m et à l'arrière à au moins 0,5 m.

### CHAPITRE 3. — *Prescriptions techniques particulières en matière de construction navales*

#### 3.01 Mesures de protection contre l'incendie

La coque, les superstructures, les cloisonnements de structure, les ponts et les roufs doivent être construits en acier. L'utilisation éventuelle d'autres matériaux appropriés peut être approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, compte tenu du risque d'incendie.

La timonerie, les logements et les salles des machines doivent être séparés par des cloisonnements et des ponts de la classe A-60 ou par des équipements équivalents.

Les logements doivent être séparés des salles de machines et des chaudières ainsi que des cales par des cloisons étanches.

Les salles des machines et des chaudières doivent avoir deux sorties dont l'une peut être constituée par une sortie de secours.

Les matériaux utilisés pour les cloisonnements et les plafonds dans les logements et la timonerie doivent être ininflammables (cloisonnements de type C conformément à l'annexe IV de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime). Les matériaux utilisés pour la finition des surfaces dans ces locaux doivent être peu inflammables et ne pas dégager trop de fumées ou de gaz toxiques en cas d'incendie.

La commande de vannes d'interruption rapide du carburant doit pouvoir se faire depuis le pont en dehors des espaces où se trouvent les réservoirs de carburant.

La commande des dispositifs d'arrêt d'urgence, des dispositifs de fermeture de la ventilation et de l'équipement fixe d'extinction du feu doit pouvoir se faire depuis le pont en dehors des espaces protégés.

Il faut prévoir un système d'alarme automatique de détection d'incendie dans les salles de machines, les salles de pompes de charge, les logements, la timonerie et dans le cas d'une timonerie escamotable également dans la colonne de la timonerie. Ce système doit être centralisé dans la timonerie.

Toutes les bouches de ventilation et d'aération doivent être pourvues de dispositifs de fermeture fixes.

Les citernes à cargaison des bateaux munis d'un pont étanche (bateaux citernes) doivent être équipées d'un instrument mesurant la pression lorsqu'un système de pulvérisation d'eau dans la zone de cargaison sur le pont est exigé.

e) de waarschijnlijkheid dat de slingerhoek twee derde van de hoek waarbij niet afsluitbare openingen vollopen of van de hellingshoek waarbij de statische stabiliteitscurve haar maximum bereik overschrijdt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; in ieder geval mag de hellingshoek niet meer bedragen dan 15°.

Voor de voornoemde eisen wordt een levensduur aangenomen van 20 jaar en wordt aangenomen dat het binnenschip 300 keren per jaar heen en terug reist in het beperkt vaargebied zoals bedoeld in artikel 3 van het besluit.

Een studie op basis van de in het aanhangsel van deze bijlage beschreven methodiek moet aantonen dat aan de voornoemde eisen is beantwoord. Deze studie maakt integraal deel uit van de documenten bedoeld in het tweede lid van artikel 8 van het besluit.

Deze studie moet worden goedgekeurd door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.

Binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebeperking inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, moeten aan de volgende eisen beantwoorden :

a) het vrijboord heeft een minimale waarde van :  $0,5m + (L-50) * 0,005m$ ; met L de lengte tussen de loodlijnen uitgedrukt in m;

b) voor binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen) mag het vrijboord met 0,1m verminderd worden op voorwaarde dat ze een doorlopende trunk hebben met een hoogte van minimaal 0,7 m;

c) voor binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken moeten de luikhoofden een minimale hoogte van 0,9 m hebben;

d) de zeeg moet vooraan ten minste 0,9 m en achteraan ten minste 0,5 m bedragen.

### HOOFDSTUK 3. — *Bijzondere technische voorschriften inzake scheepsbouwkundige eisen*

#### 3.01 Brandbeveiligingsmaatregelen

De romp, de bovenbouw, de structurele schotten, de dekken en dekuizen moeten van staal zijn. Het eventueel gebruik van ander geschikt materiaal mag, rekening houdend met het brandgevaar, worden toegestaan door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.

Het stuurhuis, de accommodatieruimten en de machinekamers moeten van elkaar zijn gescheiden door schotten en dekken van klasse A-60 of andere gelijkwaardige voorzieningen.

De accommodatieruimten moeten gasdicht gescheiden zijn van de machinekamers en van ketel- en laadruimten.

De machinekamers en ketelruimten moeten twee uitgangen hebben waarvan er één als nooduitgang mag zijn uitgevoerd.

Materialen voor schotten en plafonds in de accommodatieruimten en het stuurhuis moeten onbrandbaar zijn (schotten van klasse C overeenkomstig bijlage IV van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement). Materialen gebruikt voor het afwerken van oppervlakken in deze ruimten moeten moeilijk ontvlambaar zijn en mogen bij brand geen overmatige hoeveelheden rook of toxische stoffen afgeven.

De bediening van brandstofsnelafsluiters moet van op het dek, buiten de ruimte waar de brandstoftanks zich bevinden, kunnen gebeuren.

De bediening van noodstoppen, ventilatieafsluitmiddelen en vaste brandblusinrichtingen moet van op het dek en buiten de beschermde ruimten kunnen gebeuren.

Een automatisch branddetectie-alarmsysteem, gecentraliseerd in het stuurhuis, moet voorzien worden in de machinekamers, de ladingpompkamers, de accommodatieruimten, het stuurhuis en in het geval van een in de hoogte verstelbaar stuurhuis ook in de kolom van het stuurhuis.

Alle ventilatie- en verluchttingsopeningen moeten worden voorzien van vaste afsluitmiddelen.

Binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen) moeten zijn voorzien van een alarminrichting ten behoeve van het meten van de druk in iedere ladingtank tijdens het vervoer van stoffen, waarvoor een watersproei-inrichting wordt vereist.