

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOERSERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Scheepvaart

Navigation

Ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Filip, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
onze groet.

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

Gelet op het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op de adviezen van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 30 oktober 2018;

Gelet op advies XXX van de Raad van State, gegeven op XXX met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister voor Noordzee;

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Philippe, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment article 4, modifiés par la loi du 22 janvier 2007 ;

Vu l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ;

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

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 30 octobre 2018;

Vu l'avisdu Conseil d'État, donné le, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État ;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mer du Nord ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Artikel 1.

In artikel 1 van koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 maart 2011, 25 mei 2011, 7 mei 2015 en 21 november 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin worden de woorden "Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, gewijzigd bij richtlijn 2010/36/EU van de Europese Commissie van 1 juni 2010 en bij richtlijn 2016/844/EU van de Europese Commissie van 27 mei 2016 en bij richtlijn 2003/75/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 2003" vervangen door de woorden "Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, gewijzigd bij richtlijn 2010/36/EU van de Europese Commissie van 1 juni 2010, bij richtlijn 2016/844/EU van de Europese Commissie van 27 mei 2016 en bij richtlijn 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017";

2° de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

"1° „internationale verdragen”: de actuele versies van de volgende verdragen, met inbegrip van de protocollen en wijzigingen daarvan:

- i) het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (het SOLAS-verdrag van 1974), en
- ii) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966;";

Article 1^{er}.

A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux de 12 mars 2011, 25 mai 2011, 7 mai 2015 et 21 novembre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la première phrase, les mots « Dans le cadre de l'application du présent arrêté portant transposition de la directive 2009/45/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifié par la directive 2010/36/CE du Commission Européenne du 1^{er} juin 2010, par la directive 2016/844/CE du Commission Européenne du 27 mai 2016 et par la directive 2003/75/CE du Commission des Communautés Européennes du 29 juillet 2003 » sont remplacés par les mots « Dans le cadre de l'application du présent arrêté portant transposition de la directive 2009/45/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifié par la directive 2010/36/CE du Commission Européenne du 1^{er} juin 2010, par la directive 2016/844/CE du Commission Européenne du 27 mai 2016 et par la directive 2017/2108/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 novembre 2017 » ;

2° le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° « conventions internationales » : les conventions suivantes, y compris leurs protocoles et leurs modifications, dans leur version actualisée :

- i) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974), et
- ii) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ; » ;

3° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° „Intact Stability Code”: de „Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle onder de IMO-instrumenten vallende scheepstypen”, als vervat in Resolutie A.749(18) van de algemene vergadering van de IMO van 4 november 1993, of de „Internationale Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand, 2008”, als vervat in IMO-Resolutie MSC.267(85) van 4 december 2008, in hun bijgewerkte versies;”;

4° in 8° worden de woorden “hun maximumsnelheid als gedefinieerd in voorschrift 1.4.30 van de High Speed Craft Code van 1994 en voorschrift 1.4.37 van de High Speed Craft code van 2000, is minder dan 20 knopen;” vervangen door de woorden: “hun maximumsnelheid als gedefinieerd in voorschrift 1.4.30 van de High Speed Craft Code van 1994 en voorschrift 1.4.1938 van de High Speed Craft code van 2000, is minder dan 20 knopen;”

5° de bepaling onder 13° wordt vervangen als volgt:

“13° „boeghoogte”: de boeghoogte als gedefinieerd in voorschrift 39 van het Internationaal Verdrag inzake de uitwatering van schepen van 1966;”;

6° onder 18° wordt de eerste alinea vervangen als volgt:

“zeegebied”: een zeegebied of zeeroute als vastgesteld volgens artikel 3;”;

7° de bepaling onder 19° wordt vervangen als volgt:

“19° „havengebied”: een gebied als omschreven door de lidstaat dat er jurisdictie over heeft, dat niet op grond van artikel 3 als zeegebied is aangewezen en zich uitstrekt tot aan de buitenste permanente havenwerken die een integrerend deel vormen van de haven, of tot aan de grenzen die zijn bepaald door natuurlijke geografische elementen die een estuarium of een soortgelijk beschermd gebied beschutten;”;

3° le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° « recueil de règles de stabilité à l'état intact » : le « recueil de règles de stabilité à l'état intact de tous les types de navires visés par des instruments de l'OMI », contenu dans la résolution A.749(18) de l'assemblée de l'OMI du 4 novembre 1993, ou le « recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008 », contenu dans la résolution MSC.267(85) de l'OMI du 4 décembre 2008, dans leur version actualisée ; » ;

4° au point 8°, les mots « leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.37 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds ; » sont remplacés par ce qui suit : « leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.1938 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds ; » ;

5° le 13° est remplacé par ce qui suit :

« 13° « hauteur d'étrave » : la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ; » ;

6° au point 18°, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :

« « zone maritime » : toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 3 ; » ;

7° le 19° est remplacé par le texte suivant :

« 19° « zone portuaire » : toute zone qui n'est pas une zone maritime établie en application de l'article 4, définie par l'État membre ayant juridiction sur ladite zone, qui s'étend jusqu'aux installations portuaires permanentes les plus éloignées formant partie intégrante du système portuaire ou jusqu'aux limites définies par les caractéristiques géographiques naturelles protégeant un estuaire ou une zone abritée similaire ; » ;

8° de bepaling onder 20° wordt opgeheven;

8° le 20° est abrogé ;

9° de bepaling onder 22° wordt vervangen als volgt:

9° le 22° est remplacé par ce qui suit :

“22° „havenstaat”: een lidstaat naar of vanuit welks haven(s) een onder een andere vlag dan die van die lidstaat varende schip of vaartuig binnenlandse reizen onderneemt;”;

« 22° « État du port » : l'État membre au départ ou à destination du port ou des ports duquel ou desquels un navire ou un engin battant un autre pavillon que celui dudit État membre effectue des voyages nationaux ; » ;

10° de bepaling onder 23° wordt vervangen als volgt:

10° le 23° est remplacé par ce qui suit :

“23° „erkende organisatie”: een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties erkende organisatie;”;

« 23° « organisme agréé » : un organisme agréé en vertu du règlement (CE) no 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ; » ;

11° de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt:

11° le 32° est remplacé par ce qui suit :

“32° „personen met verminderde mobiliteit”: personen voor wie het gebruik van het openbaar vervoer bijzondere moeilijkheden meebrengt, met inbegrip van ouderen, personen met een handicap, personen met zintuiglijke beperkingen, rolstoelgebruikers, zwangere vrouwen, en personen die kleine kinderen begeleiden;”;

« 32° « personne à mobilité réduite » : une personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge ; » ;

12° in artikel 1 van hetzelfde besluit worden de volgende bepalingen toegevoegd:

12° l'article 1^{er} du même arrêté est complété par les points suivants :

“33° „zeilschip”: een schip dat door zeilen wordt voortgestuwd, zelfs indien het over een mechanische nood- of hulpkrachtbron beschikt;

« 33° « voilier » : un navire propulsé au moyen de voiles, même s'il est doté d'une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d'urgence ;

34° „gelijkwaardig materiaal”: aluminiumlegering of elk ander niet-brandbaar materiaal waarvan de kenmerken inzake materiaalstructuur en -integriteit — hetzij uit zichzelf, hetzij dankzij de aanwezige isolatie — aan het einde van de van toepassing zijnde standaardbrandproef gelijkwaardig zijn aan die van staal;

34° « matériau équivalent » : l'alliage d'aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, en soi ou après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard ;

35° „standaardbrandproef”: een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken in een proefoven worden blootgesteld aan temperaturen

35° « essai au feu standard » : un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts

die ongeveer overeenkomen met de standaard tijd-temperatuurkromme overeenkomstig de testmethode die gespecificeerd is in de International Code for Application of Fire Test Procedures, vervat in de meest recente versie van IMO-resolutie MSC.307(88) van 3 december 2010;

36° „traditioneel schip”: elk type historisch passagiersschip dat voor 1965 is ontworpen, alsmede replica's daarvan, die hoofdzakelijk met de originele materialen zijn gebouwd, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;

37° „plezierjacht of pleziervaartuig”: vaartuig dat niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt, ongeacht de voortstuwingsmiddelen;

38° „tender”: een door een schip vervoerde boot die wordt gebruikt voor de overbrenging van meer dan 12 passagiers tussen een schip dat voor anker ligt en de wal, en terug;

39° „offshoredienstschip”: een schip dat wordt gebruikt om industrieel personeel te vervoeren en te herbergen dat aan boord geen werk verricht dat essentieel is voor de exploitatie van het schip;

40° „offshoredienstvaartuig”: een vaartuig dat wordt gebruikt om industrieel personeel te vervoeren en te herbergen dat aan boord geen werk verricht dat essentieel is voor de exploitatie van het vaartuig;

41° „ingrijpende reparaties, aanpassingen en wijzigingen”: een van de volgende ingrepen:

- elke wijziging waardoor de afmetingen van een schip aanzienlijk worden gewijzigd, zoals de verlenging door de toevoeging van een extra middenstuk,
- elke wijziging waardoor de passagierscapaciteit van een schip aanzienlijk wordt gewijzigd, zoals de ombouw van een voertuigdek tot passagiersaccommodatie,

sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps, conformément à la méthode d'essai spécifiée dans le recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010, contenu dans la résolution MSC.307(88) de l'OMI du 3 décembre 2010, dans sa version actualisée ;

36° « bateau traditionnel » : tout type de navire à passagers historique conçu avant 1965, ainsi que les répliques de ces navires, construit essentiellement en matériaux d'origine, y compris les navires conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique ;

37° « bateau de plaisance ou engin de plaisance » : un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion ;

38° « annexe » : un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de douze passagers d'un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour ;

39° « navire de maintenance en mer » : un navire utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins du navire ;

40° « engin de maintenance en mer » : un engin utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins de l'engin ;

41° « réparations, transformations et modifications d'importance majeure » : l'un des changements suivants :

- tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire, tel que l'allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale,
- tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le

- elke wijziging die de levensduur van een schip aanzienlijk verlengt, zoals het vernieuwen van de passagiersaccommodatie op een volledig dek,
- elke ombouw van een willekeurig type schip tot passagiersschip;

42° „de administratie”: het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

43° „de richtlijn”: richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van richtlijn 96/98/EG van de Raad.”.

Art. 2.

Artikel 2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 mei 2011, wordt vervangen als volgt:

“Art 2. §1. Dit besluit is van toepassing op:

1° nieuwe en bestaande passagiersschepen van 24 meter of meer;

2° hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, die varen onder de vlag van een staat die geen lidstaat is, moeten volledig aan de eisen van dit besluit voldoen voordat zij mogen worden gebruikt voor binnenlandse reizen in België.”

§2. Dit besluit is niet van toepassing op:

1° passagiersschepen zijnde:

- i) oorlogsschepen en troepentransportschepen;
- ii) zeilschepen;
- iii) schepen zonder mechanische voortstuwingsmiddelen;
- iv) uit ander materiaal dan staal of gelijkwaardig materiaal vervaardigde vaartuigen die niet onder de

navire, tel que la conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers,|

- tout changement augmentant de façon notable la durée de service d'un navire, tel que le renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont,
- toute transformation de tout type de navire en navire à passagers ;

42° « l'administration » : la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;

43° « la directive » : directive 2014/90/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil. ».

Art. 2.

L'article 2 de la même décision, modifié par l'arrêté royal du 23 mai 2011, est remplacé par le texte suivant :

« Art 2. §1. Champ d'application :

1° les navires à passagers neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ;

2° les engins à passagers à grande vitesse.

Les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, battant le pavillon d'un État autre qu'un État membre, doivent satisfaire entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages nationaux en Belgique. »

§2. La présente directive ne s'applique pas :

1° aux navires à passagers qui :

- i) sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes ;
- ii) sont des voiliers ;
- iii) sont des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ;
- iv) sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts

- normen voor hogesnelheidsvaartuigen (Resolutie MSC 36 (63) of MSC.97 (73)) of dynamisch ondersteunde vaartuigen (Resolutie A.373 (X)) vallen;
- v) houten schepen van primitieve bouw;
 - vi) traditionele schepen;
 - vii) plezierjachten;
 - viii) uitsluitend in havengebieden gebruikte schepen;
 - ix) offshoreserviceschepen, of
 - x) tenders;

2° hogesnelheidspassagiersvaartuigen zijnde:

- i) vaartuigen voor oorlogsdoeleinden en troepentransport;
- ii) pleziervaartuigen;
- iii) uitsluitend in havengebieden gebruikte vaartuigen, of
- iv) offshoredienstvaartuigen.”.

Art. 3.

Artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 mei 2011, wordt vervangen als volgt:

„Art. 3.

§1. Zeegebieden worden in de volgende categorieën onderverdeeld:

„Gebied A”: een zeegebied buiten de zeegebieden B, C en D.

„Gebied B”: een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 20 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte, maar dat buiten de gebieden C en D ligt.

„Gebied C”: een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 5 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte, maar buiten zeegebied D, indien aanwezig. Voorts bedraagt de kans op

par les normes concernant les engins à grande vitesse (résolution MSC 36(63) ou MSC 97(73)) ou les engins à portance dynamique [résolution A.373(X)] ;

- v) sont des navires en bois de construction primitive ;
- vi) sont des bateaux traditionnels ;
- vii) sont des bateaux de plaisance ;
- viii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires ;
- ix) sont des navires de maintenance en mer ; ou
- x) sont des annexes ;

2° aux engins à passagers à grande vitesse qui :

- i) sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes ;
- ii) sont des bateaux de plaisance ;
- iii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires ; ou
- iv) sont des navires de maintenance en mer. ».

Art. 3.

L'article 3 de la même décision, modifié par l'arrêt royal du 23 mai 2011, est remplacé par le texte suivant :

« Art. 3.

§1. Les zones maritimes sont réparties en différentes catégories, à savoir :

« Zone A » : une zone maritime en dehors des zones B, C et D.

« Zone B » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais qui est en dehors des zones C et D.

« Zone C » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais en dehors de la zone D. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague

een significante golfhoogte van meer dan 2,5 meter minder dan 10 % gedurende een periode van één jaar voor een schip dat het hele jaar door in de vaart is, of gedurende een specifieke periode voor een schip dat slechts een deel van het jaar, bijvoorbeeld in de zomer, in de vaart is.

„Gebied D”: een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 3 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte. Voorts bedraagt de kans op een significante golfhoogte van meer dan 1,5 meter minder dan 10 % gedurende een periode van één jaar voor een schip dat het hele jaar door in de vaart is, of gedurende een specifieke periode voor een schip dat slechts een deel van het jaar, bijvoorbeeld in de zomer, in de vaart is.

§2. De administratie:

1° stelt een lijst op van de zeegebieden onder zijn jurisdictie, en actualiseert deze indien nodig;

2° bepaalt de binnengrens van het zeegebied dat het dichtst bij zijn kustlijn ligt;

3° maakt de lijst bekend op de website van de administratie;

4° stelt de Commissie in kennis van de plaats waar de informatie zich bevindt, en van eventuele wijzigingen van de lijst.

§3. Passagiersschepen worden, naargelang van het zeegebied waarin zij mogen varen, ingedeeld in de volgende klassen:

„Klasse A”: passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden A, B, C en D.

„Klasse B”: passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden B, C en D.

„Klasse C”: passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden C en D.

„Klasse D”: passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in gebied D.

significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

« Zone D » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

§2. L'administration :

1° établit et actualise, si nécessaire, une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction ;

2° détermine la limite intérieure de la zone maritime la plus proche de sa côte ;

3° publie cette liste sur le site internet de l'administration ;

4° notifie à la Commission l'emplacement de ces informations et l'avertit lorsque la liste est modifiée.

§3. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer, à savoir :

« Classe A » : un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones A, B, C et D.

« Classe B » : un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones B, C et D.

« Classe C » : un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones C et D.

« Classe D » : un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans la zone D.

§4. Voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen gelden de categorieën van hoofdstuk 1 (1.4.10) en (1.4.11) van de High Speed Craft Code van 1994, dan wel van hoofdstuk 1 (1.4.12) en (1.4.13) van de High Speed Craft Code van 2000.”.

Art. 4.

In artikel 4 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 22 december 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §2 wordt de tweede alinea vervangen door:

„Het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en de exploitatievergunning die door een andere lidstaat wordt afgegeven voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer zij worden gebruikt voor binnenlandse reizen, of het in artikel 13 van de richtlijn bedoelde veiligheidscertificaat voor passagiersschepen dat door een andere lidstaat wordt afgegeven voor passagiersschepen, wanneer zij worden gebruikt voor binnenlandse reizen, worden in België erkend.”;

2° §3 wordt opgeheven;

3° §4 wordt vervangen als volgt:

„§4. Uitrusting van zeeschepen die voldoet aan de overeenkomstig aan de richtlijn vastgestelde eisen, wordt geacht te voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.”

Art. 5.

In artikel 5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 7 februari 2006, wordt als volgt gewijzigd:

1° in §1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

i) de bepaling onder 1° wordt vervangen door:

„1° romp, hoofd- en hulpwerktuigen en elektrische en automatische installaties dienen te worden gebouwd en onderhouden volgens de classificatienormen vervat in de voorschriften van een erkende organisatie, of daaraan gelijkwaardige voorschriften die door een administratie worden toegepast overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de

§4. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1^{er}, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 sont d'application. ».

Art. 4.

L'article 4 de la même décision, modifié par l'arrêté royal du 22 décembre 2010, est modifié comme suit :

1° au §2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

« Le certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et le permis d'exploiter délivré par un autre État membre pour les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux ou le certificat de sécurité pour navire à passagers visé à l'article 13 et délivré par un autre État membre pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, sont reconnus en Belgique. » ;

2° Le §3 est abrogé ;

3° Le §4 est remplacé par ce qui suit :

« §4. Les équipements marins qui sont conformes aux exigences de la directive sont considérés comme étant conformes aux exigences de la présente directive. »

Art. 5.

L'article 5 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 7 février 2006, est modifié comme suit :

1° Le §1 est modifié comme suit :

i) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques satisfont aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE du Parlement Européen et du

Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties”;

ii) de bepaling onder 3° wordt opgeheven;

2° in §2 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

i) de bepaling onder punt b wordt opgeheven;

ii) de bepaling onder punt c wordt aangepast als volgt:

„c) niettegenstaande het bepaalde in punt a), worden nieuwe passagiersschepen van klasse D vrijgesteld van de eis inzake de minimumboeghoogte van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966;”;

3° in §3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

i) de bepalingen onder 3° en 4° worden vervangen als volgt:

„3° bestaande passagiersschepen van de klassen C en D dienen te voldoen aan de specifieke relevante eisen van dit besluit en, wat betreft zaken die niet onder deze eisen vallen, aan de regels van de administratie van de vlaggenstaat. Die regels dienen te voorzien in een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van bijlage I, hoofdstukken II-1 en II-2, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke plaatselijke bedrijfsomstandigheden in de zeegebieden waarin schepen van deze klassen mogen varen. Alvorens bestaande passagiersschepen van de klassen C en D voor geregelde binnenlandse reizen in een staat van ontvangst kunnen worden gebruikt, dient de aangestelde ambtenaar de instemming van de staat van ontvangst met die regels te verkrijgen;

4° wanneer de aangestelde ambtenaar van mening is dat de door de administratie van de havenstaat op grond van punt c) voorgeschreven regels onredelijk zijn, wordt de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis gesteld.”;

Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ; »

ii) le 3° est abrogé ;

2° Le §2 est modifié comme suit :

i) le point b est abrogé ;

ii) le point c est adapté comme suit :

« c) nonobstant le point a), les navires à passagers neufs de la classe D sont exemptés de l'exigence relative à la hauteur minimale d'étrave fixée dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ; » ;

3° Le §3 est modifié comme suit :

i) les 3° et 4° sont remplacés par ce qui suit :

« 3° les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles de l'administration de l'État du pavillon ; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui résultant des chapitres II-1 et II-2 de l'annexe I tout en tenant compte des conditions locales d'exploitation particulières aux zones maritimes où les navires de ces classes sont autorisés à opérer ; avant que les navires à passagers existants des classes C et D puissent effectuer des voyages nationaux réguliers dans un État du port, le fonctionnaire nommé obtient l'accord de l'État du port sur ces règles;

4° lorsque le fonctionnaire nommé estime que les règles imposées par l'administration de l'État du port conformément au point c) du présent paragraphe ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission. » ;

ii) de bepalingen onder 5° en 6° worden opgeheven;
4° in §4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

i) in de bepaling onder 1° wordt het derde streepje vervangen door:

„- het vaartuig volledig voldoet aan de eisen van de Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC-code), als vervat in de meest actuele versie van IMO-Resolutie A.373(10);”;

ii) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt:
„3° bij de bouw en het onderhoud van hogesnelheidspassagiersvaartuigen en hun uitrusting dient te worden voldaan aan de voorschriften voor classificatie van hogesnelheidsvaartuigen van een erkende organisatie of aan daarmee gelijkwaardige voorschriften die door een administratie worden toegepast overeenkomstig artikel 11, lid 2, van richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.”;

5° het artikel wordt aangevuld met de paragrafen §7 en §8, luidende:

„§7. Bij ingrijpende reparaties, verbouwingen en wijzigingen van nieuwe en bestaande schepen en de bijbehorende installaties dient te worden voldaan aan de voor nieuwe schepen geldende eisen, zoals uiteengezet in lid 2, punt a); verbouwingen van een schip die uitsluitend tot doel hebben een hogere overleefbaarheidsnorm te bereiken, worden niet als ingrijpende wijzigingen beschouwd.

§8. Schepen die vóór 20 december 2017 uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, dienen uiterlijk 22 december 2025 aan de eisen van dit besluit te voldoen.”

Art. 6.

Artikel 5bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 23 mei 2011, wordt als volgt gewijzigd:

ii) les 5° et 6° sont abrogés ;

4° Le §4 est modifié comme suit :

i) au point 1° le troisième tiret est remplacé par ce qui suit :

« - s'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée ; » ;

ii) le 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° la construction et l'entretien des engins à passagers à grande vitesse et de leurs équipements satisfont aux règles de classification des engins à grande vitesse d'un organisme agréé ou à des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE du Parlement Européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. ”;

5° l'article est complété par les paragraphes §7 et §8 rédigés comme suit :

« §7. En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs énoncées au paragraphe 2, point a) ; les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.

§8. Les navires construits dans un matériau équivalent avant le 20 décembre 2017 respectent les exigences de la présente directive au plus tard le 22 décembre 2025. »

Art. 6.

L'article 5bis de la même arrêté, ajouté par l'arrêté royal du 23 mai 2011, est modifié comme suit:

1° de bepaling onder 1° wordt vervangen door:

„1. Ro-ro-passagiersschepen van klasse C, waarvan de kielen werden gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk bouwstadium bevond op of na 1 oktober 2004, en alle ro-ro passagiersschepen van de klassen A en B voldoen aan de artikelen 5, 7 en 8 van het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen.”.

2° de bepaling onder 2° wordt opgeheven.

Art. 7.

In artikel 7, gewijzigd bij KB van 23 mei 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §1 wordt vervangen door:

„§1. Elk passagiersschip moet door de administratie van de vlaggenstaat worden onderworpen aan de in de bepalingen a), b) en c) vermelde onderzoeken:

1° een eerste onderzoek voordat het schip in bedrijf wordt gesteld;

2° een periodiek onderzoek om de twaalf maanden, en

3° aanvullende onderzoeken, indien nodig.”;

2° §2 wordt opgegeven.

Art. 8.

In artikel 8 van hetzelfde besluit, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §1 wordt vervangen door:

„§1. Alle nieuwe en bestaande passagiersschepen die aan de eisen van dit besluit voldoen, moeten beschikken over een certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen dat strookt met dit besluit. Dit certificaat dient de in bijlage II vastgelegde vorm te hebben. Dit certificaat wordt afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat nadat het eerste onderzoek als omschreven in artikel 7, §1, punt 1°, heeft plaatsgevonden.”;

1° le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1. Les navires rouliers à passagers de la classe C dont la quille a été posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvaient alors à un stade de construction équivalent, et tous les navires rouliers à passagers des classes A et B se conforment aux articles 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 21 novembre 2005 concernant des exigences de stabilité spécifiques pour les navires rouliers. ».

2° le 2° est abrogé.

Art. 7.

L'article 7, modifié par l'arrêté royal du 23 mai 2011, est modifié comme suit :

1° Le §1. est remplacé par ce qui suit :

« §1. Chaque navire à passagers est soumis par l'administration de l'État du pavillon aux visites mentionnées aux points a), b) et c) :

1° une visite initiale avant la mise en service du navire ;

2° une visite périodique tous les douze mois ; et

3° des visites supplémentaires selon les besoins. » ;

2° §2 est abrogé.

Art. 8.

L'article 8 du même arrêté, est modifié comme suit :

1° Le §1 est remplacé par ce qui suit :

« §1. Tous les navires à passagers, neufs ou existants, satisfaisant aux exigences de la présente directive sont munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec le présent arrêté royal. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II. Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon après une visite initiale, telle que décrite à l'article 7, §1, point 1°. » ;

2° in §3 wordt de derde alinea vervangen door:

„Voordat zij de exploitatievergunning afgeeft voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen in een havenstaat, overlegt de administratie van de vlaggenstaat met de havenstaat over eventuele operationele voorwaarden waaronder de exploitatie van dat vaartuig in die staat moet plaatsvinden. Deze voorwaarden moeten door de administratie van de vlaggenstaat worden vermeld op de exploitatievergunning.”.

Art. 9

In Bijlage I van dit besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in hoofdstuk II-2, deel A, punt 13.1, wordt de eerste alinea vervangen door:

„Aan boord van elk passagiersschip moeten ter instructie van de scheepsofficieren algemene plannen permanent zijn opgehangen op daarvoor in aanmerking komende plaatsen waarop voor elk dek duidelijk zijn aangegeven de controlestations, de verschillende brandsecties omgeven door schotten van klasse A, de secties omgeven door schotten van klasse B, alsmede aanwijzingen betreffende de brandontdekkingsinstallaties, de brandalarminstallaties, de sprinklerinstallatie, de brandblusmiddelen, de toegangen tot de verschillende compartimenten, dekken enz. en het ventilatiesysteem met inbegrip van bijzonderheden omtrent de plaatsen waar de ventilatoren kunnen worden bediend, de plaatsen van de brandkleppen en de nummers van de ventilatoren die elke sectie bedienen. In plaats daarvan mogen de genoemde details zijn opgenomen in een boekje, waarvan een exemplaar moet worden verstrekt aan iedere officier, terwijl één exemplaar steeds aan boord op een toegankelijke plaats beschikbaar moet zijn. Plannen en boekjes moeten goed worden bijgehouden door veranderingen zo spoedig mogelijk daarbij in aan te brengen. De beschrijving van die plannen en boekjes dienen in de officiële taal van de vlaggenstaat gesteld te zijn. Indien deze taal Engels noch Frans is, moet er een vertaling in één van deze talen worden toegevoegd. Indien het schip wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in een andere lidstaat, moet een vertaling in de officiële taal van die havenstaat,

2° au §3, le troisième alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon s'entend avec l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. L'administration de l'État du pavillon mentionne toutes ces conditions sur le permis d'exploiter. ».

Art. 9

L'annexe I est modifiée comme suit :

1° au chapitre II-2, partie A, point 13.1, le premier alinéa est remplacé par ce qui suit :

« À bord de tous les navires à passagers, des plans d'ensemble sont affichés en permanence à l'usage des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections limitées par des cloisonnements du type « A » et des sections limitées par des cloisonnements du type « B », ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie, les dispositifs automatiques à eau diffusée, les dispositifs d'extinction de l'incendie, les moyens d'accès aux divers compartiments, ponts, etc., et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture, la position des organes de commande et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone. Une autre possibilité consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules sont tenus à jour, toute modification y étant transcrite dans le plus bref délai. Ces plans et opuscules sont établis dans la langue officielle de l'État du pavillon. Si celle-ci n'est ni l'anglais ni le français, on inclut une traduction dans l'une de ces deux langues. Lorsque le navire effectue des voyages nationaux dans un autre État membre, une traduction dans la langue officielle de cet État du

indien het om een andere taal dan Engels of Frans gaat, worden toegevoegd.”;

2° in hoofdstuk III, punt 2, wordt het inleidende deel van voetnoot 1 bij de tabel vervangen door:

„Groepsreddingsmiddelen kunnen bestaan uit reddingsboten of reddingsvlotten of een combinatie daarvan, in overeenstemming met voorschrift III/2.2. De administratie van de vlaggenstaat kan, wanneer dat gerechtvaardigd is op grond van de beschutte aard van de reizen en/of de gunstige klimatologische omstandigheden in het vaargebied, en op voorwaarde dat de havenlidstaat dit niet afwijst, met betrekking tot de aanbevelingen van IMO MSC/Circ.1046 het volgende aanvaarden:”.

Art. 10

Dit besluit treedt in werking op 21 december 2019.

Art. 11

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

...,

Van Koningswege:

De minister voor Noordzee,



Philippe DE BACKER

port est également incluse, si cette langue n'est ni l'anglais ni le français. » ;

2° au premier alinéa de la note 1, sous le tableau au point 2 du chapitre III, la partie introductive est remplacée par le texte suivant :

« Les engins de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage, soit des radeaux de sauvetage, soit une combinaison des deux, conformément à la règle III/2.2. Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, eu égard aux recommandations énoncées dans la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser, sauf rejet par l'État membre du port : ».

Art. 10

Le présent arrêté entre en vigueur le 21 décembre 2019.

Art. 11

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

..., le.....

Par le Roi:

Le ministre de la Mer du Nord,

