

KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, BS 22 november 1973,

gewijzigd bij :

- 1) het KB van 12 juni 1975, *BS 15 augustus 1975*,
- 2) het KB van 20 juni 1977, *BS 14 juli 1977*,
- 3) het KB van 24 november 1978, *BS 4 april 1979*,
- 4) het KB van 10 juli 1981, *BS 3 oktober 1981*,
- 5) het KB van 28 maart 1984, *BS 13 september 1984*,
- 6) het KB van 2 mei 1984, *BS 27 juni 1984*,
- 7) het KB van 7 mei 1984, *BS 17 juli 1984*,
- [8) het KB van 23 mei 1985, *BS 26 juni 1985*, opgeheven door KB 20 januari 1997, art. 2]
- 9) het KB van 12 juni 1996, *BS 30 juli 1996*,
- 10) het KB van 20 januari 1997, *BS 4 april 1997*,
- 11) het KB van 7 januari 1998, *BS 18 maart 1998*,
- 12) het KB van 13 juli 1998, *BS 31 juli 1998*,
- 13) het KB van 13 september 1998, *BS 25 september 1998*,
- 14) het KB van 23 december 1998, *BS 30 december 1998*,
- 15) het KB van 3 mei 1999, *BS 16 juli 1999*,
- 16) het KB van 23 oktober 2001, *BS 18 december 2001*,
- 17) het KB van 11 maart 2002, *BS 23 mei 2002*,
- 18) het KB van 31 januari 2003, *BS 21 februari 2003*,
- 19) het KB van 29 februari 2004, *BS 11 maart 2004*,
- 20) het KB van 19 maart 2004, *BS 25 maart 2004*,
- 21) het KB van 1 september 2004, *BS 24 september 2004*,
- 22) het KB van 17 september 2005, *BS 11 oktober 2005*,
- 23) het KB van 21 november 2005, *BS 30 november 2005*,
- 24) het KB van 24 mei 2006, *BS 31 mei 2006*,
- 25) het KB van 13 november 2009, *BS 18 december 2009*,
- 26) het KB van 10 september 2010, *BS 26 oktober 2010*,
- 27) het KB van 22 december 2010, *BS 29 december 2010*,
- 28) het KB van 13 maart 2011, *BS 23 maart 2011*,
- 29) het KB van 25 januari 2012, *BS 15 februari 2012*,
- 30) het KB van 4 september 2014, *BS 17 september 2014*,
- 31) het KB van 30 september 2014, *BS 9 oktober 2014*,
- 32) het KB van 4 november 2014, *BS 1 december 2014*.

INHOUD

HOOFDSTUK I - Inleidende bepalingen (art. 1-5)

HOOFDSTUK II - Onderzoek en inspectie (art. 6-17)

HOOFDSTUK III – Certificaten (art. 18-24)

HOOFDSTUK IV - Toestand van de romp, de werktuigen en de inrichtingen (art.25-57)

HOOFDSTUK V - Uitrusting

1. *Reddingmiddelen* (art. 58-69)
2. *Veiligheidsmiddelen* (art. 70-75)
3. *Hijstoestellen (andere dan deze bedoeld in artikel 14), vistuig* (art. 76-77)
4. *Hulpmiddelen bij de navigatie* (art. 78-84)
5. *Radio-inrichtingen* (art. 85-88)
6. *Niet voorgeschreven uitrusting* (art. 89)

HOOFDSTUK VI - Kapitein en bemanning (art. 90-102)

HOOFDSTUK VII - Uitwatering en diepgang (art. 103-104)

HOOFDSTUK VIII - Vervoer van lading (art. 105-110)

HOOFDSTUK IX - Vervoer van passagiers (art. 111-114)

HOOFDSTUK X - Verplichtingen van de eigenaar, de kapitein en de maatschappijen
(art. 115)

<Gewijzigd door KB 24 mei 2006, art.21,1°>

§ 1. *Verplichtingen van de eigenaar* (art.116-117)

§ 2. *Verplichtingen van de kapitein* (art. 118-157)

§ 3. *Verantwoordelijkheden van de maatschappijen* (art. 157bis)

HOOFDSTUK XI - Vrijstellingen en aanvullende voorschriften (art. 158-166)

OFFICIEUZE COÖRDINATIE

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE

20 juli 1973

Koninklijk besluit houdend 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 schepen¹;

Gelet op de wet van 21 januari 1966 houdende goedkeuring van het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, van de voorschriften en van de bijlage, ondertekend te Londen op 17 juni 1960²;

Gelet op de wet van 27 december 1968 houdende goedkeuring van het internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en van de bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966³;

Gelet op de wet op het zeevaartonderwijs⁴, gecoördineerd op 20 september 1960⁵ en gewijzigd en aangevuld bij de wet van 27 mei 1969⁶.

Gelet op de wet van 14 mei 1930 over de radiotelegrafie, de radiotelefonie en andere radioverbindingen⁷ zoals deze werd gewijzigd door de wet van 14 december 1957⁸ en de wet van 18 december 1962⁹;

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende oprichting van de Raad van State. inzonderheid op artikel 2, § 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

¹ Belgisch Staatsblad van 17 oktober 1972.

² Belgisch Staatsblad van 5 maart 1966.

³ Belgisch Staatsblad van 25 april 1969.

⁴ Belgisch Staatsblad van 9 augustus 1957.

⁵ Belgisch Staatsblad van 14 oktober 1960.

⁶ Belgisch Staatsblad van 12 september 1969.

⁷ Belgisch Staatsblad van 16 mei 1930.

⁸ Belgisch Staatsblad van 29 december 1957.

⁹ Belgisch Staatsblad van 19 januari 1963.

Inleidende bepalingen

HOOFDSTUK I

Artikel 1. Omschrijvingen.

Voor de toepassing van dit besluit:

1. wordt verstaan onder:

“wet”: de wet op de veiligheid van de schepen van 5 juni 1972;

“Minister”: de Minister tot wiens bevoegdheid het [Directoraat-generaal Maritiem Vervoer] behoort;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[...]

<opgeheven door KB 29 februari 2004, art. 11>

“bemanningsleden”: de officieren, de scheepsgezellen en alle andere personen die tijdens de reis, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of te werk gesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van het schip;

“radio-officier”: een persoon in het bezit van ten minste het certificaat van radiotelegrafist van eerste of tweede klasse of een algemeen certificaat van operator voor radioverbindingen van de mobiele maritieme dienst overeenkomstig het radioreglement en die zijn functie uitoefent aan boord van een schip uitgerust met een radiotelegrafiestation;

“radiotelefonist”: een persoon in het bezit van een geëigend certificaat, afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van het radioreglement;

“radioreglement”: het algemeen reglement betreffende de radioverbindingen behorende bij de internationale van kracht zijnde verdragen betreffende de televerbindingen;

“passagiers”: alle personen aan boord, met uitzondering van de kapitein, de bemanningsleden en de kinderen, die op de dag van de inscheeping de leeftijd van één jaar nog niet hebben bereikt. Personen die ten gevolge van schipbreuk of andere onvoorziene bijzondere omstandigheden aan boord zijn genomen, worden evenwel niet als passagiers aangemerkt;

“landverhuizers”: emigranten en transmigranten als bedoeld in de wet op het vervoer van landverhuizers en de besluiten genomen ter uitvoering van die wet;

“stoom- of motorschip”: een schip, geen zeilschip zijnde, met om het even welke werktuigelijke voortstuwing die, naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van een voldoende vermogen is;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

“reactorschip”: elk schip dat is voorzien van een kernreactorinstallatie;

“passagiersschip”: een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert of daartoe is bestemd;

“vrachtschip”: elk schip geen passagiersschip of vissersvaartuig zijnde;

“tankschip”: een vrachtschip dat is gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer in bulk van vloeibare lading van ontvlambare aard;

“vissersvaartuig”: elk schip dat wordt gebezigd voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;

“internationale reis”: een zeereis tussen een land en een haven gelegen buiten dit land, of omgekeerd. Een gebied voor welks internationale betrekkingen een verdragsluitende regering verantwoordelijk is of waarover de Verenigde Naties als gezagsorgaan het beheer uitoefenen, wordt als een afzonderlijk land beschouwd;

“korte internationale reis”: een internationale reis, waarop het schip, zich niet meer dan 200 zeemijlen verwijderd van een plaats, waar passagiers en bemanning veilig kunnen geland worden, en welke een totale lengte van 600 zeemijlen van de laatste aanloophaven in het land, waar de reis aanvangt tot de uiteindelijke haven van bestemming, niet overschrijdt;

[“ton”: de bruto-tonnenmaat vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van de wet op de scheepsmeting van 12 juli 1983, tenzij elders in dit besluit daarvan wordt afgeweken.]

<gewijzigd door KB 7 mei 1984, art. 21>

“tonnenmaat”: wanneer de meetbrief 2 brutotonnenmaten omvat, dient de hoogste bruto-tonnenmaat gebruikt voor de toepassing van dit besluit;

“lastlijn”: de waterlijn bij de grootste geoorloofde inzinking in zeewater, al naar het in verschillende gebieden voor verschillende omstandigheden toegestane minimum vrijboord;

“vrijboord”: de afstand van de bovenkant van de deklijn tot het uitwateringsmerk, zoals deze zijn aangegeven in bijlage I loodrecht langs het scheepsboord gemeten;

“indompelingsgrenslijn”: een lijn gedacht op het scheepsboord, evenwijdig aan en op een afstand van 76 mm, onder de aansnijding van de bovenzijde van het schottendek met dit boord;

“laad- en losgerei”: alle permanent aan boord van een schip opgestelde inrichtingen, werktuigen en toebehoren waarmede stuwadoorsarbeid wordt verricht;

“vermogen”: het maximale vermogen, uitgedrukt in effectieve waarde, dat door de voortstuwingsmachine(s) zonder overbelasting gedurende onbepaalde tijdsduur kan worden geleverd, zoals dit vermogen, op grond van door de fabrikant verstrekte gegevens, door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] is vastgesteld met dien verstande dat het vermogen door genoemde [met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], op een ten hoogste 10 pct. lagere waarde kan worden vastgesteld, indien te zijnen genoegen is aangetoond dat door de voortstuwingsmachine(s) in het betrokken schip niet meer dan laatstbedoelde vermogen kan worden ontwikkeld;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[“vlampunt”: de laagste temperatuur van een vloeistof waarbij deze voldoende damp aan de lucht afgeeft om een ontplofbaar mengsel van damp en lucht te doen ontstaan. Het vlampunt moet worden bepaald volgens de gesloten kroesmethode door middel van een goedgekeurd toestel en gecorrigeerd voor een barometerstand van 760 mm kwikkolom;]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 1>

“goedgekeurd”: goedgekeurd door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst];

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[“verstelinrichting”: de uitrusting waardoor roerbevelen van de brug overgebracht worden naar de drijfkrachteenheden van de stuurinrichting. Verstelinrichtingen bestaan uit seingevers, ontvangers, hydraulische bedieningspompen en de bijhorende motoren, pijpleidingen en kabels;

“hoofdstuurinrichting”: de mechanische onderdelen, roeraandrijfmechanismen, drijfkrachteenheden van de stuurinrichting, indien aanwezig, en hulpuitrusting evenals de middelen om het koppen op de roerkoning over te brengen (bv. een helmstok of een kwadrant), die nodig zijn om het roer te bewegen ter besturing van het schip onder normale dienstvoorwaarden;

“drijfkrachteenheid van de stuurinrichting”: de inrichting die bestaat uit:

- a) in geval van elektrische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijhorende elektrische uitrusting;
- b) in geval van elektrohydraulische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijhorende elektrische uitrusting samen met de aangekoppelde pomp;
- c) in geval van andere hydraulische stuurinrichtingen, een aandrijvingsmotor en de aangekoppelde pomp;

“hulpstuurinrichting”: de uitrusting andere dan deze welke deel uitmaakt van de hoofdstuurinrichting, nodig om het schip te besturen in geval van defect aan de hoofdstuurinrichting, maar met uitsluiting van de helmstok, het kwadrant of onderdelen die dezelfde functie vervullen;

“roerbewegingssysteem”: de hydraulische uitrusting voorzien om de kracht te leveren die nodig is om de roerkoning te draaien, bestaande uit een drijfkrachteenheid of -eenheden, samen met de bijhorende pijpleidingen en hulpstukken, en een roerbewegingsmechanisme. De roerbewegingssystemen mogen gemeenschappelijke mechanische componenten delen: bv. een helmstok, een kwadrant en een roerkoning of onderdelen die dezelfde functie vervullen;

“maximum dienstsnelheid vooruit”: de grootste snelheid waarvoor het schip is ontworpen die op zee, op de grootste diepgang, in dienst kan worden gehandhaafd;

“maximum snelheid achteruit”: de snelheid die naar schatting het schip op zee kan bereiken op zijn grootste diepgang bij het maximale ontwerpvermogen in achteruitvaart;

“ouderdom van het schip”: de tijdsperiode verlopen vanaf het jaar van de bouw van het schip zoals is aangeduid in de documenten van teboekstelling van het schip.”]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 1>

[“lengte”: de lengte over alles, waaronder verstaan wordt de over een rechte lijn gemeten afstand tussen het voorste punt van de boeg en het achterste punt van de achtersteven;

“stuurman”: de persoon die aan boord van een vissersvaartuig, als plaatsvervanger van de schipper, belast kan zijn met het bevel.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1996, art. 1>

[“SOLAS-verdrag 1974”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee samen met de protocollen en wijzigingen daarop, in de versie die van kracht is;

“bulkschip”: een schip zoals omschreven in voorschrift IX/1.6 van het SOLAS-verdrag van 1974, namelijk:

- een schip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopper-zijttanks in de laadruimen, dat voornamelijk voor het vervoer van vaste lading in bulk bestemd is, of
- een ertsschip, dit wil zeggen een zeeschip met enkel dek, met twee langsschotten en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte, dat bestemd is om uitsluitend in de middenruimen ertslading te vervoeren, of
- een “combination carrier” zoals omschreven in voorschrift II-2/3.27 van het SOLAS-verdrag van 1974;

<ingevoegd door KB van 19 maart 2004, art. 1>

[“maatschappij”: de reder van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of degene die het schip leeg chartert, die de verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering aan boord van de eigenaar van het schip heeft overgenomen en die bij het op zich nemen van deze verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd alle verplichtingen en verantwoordelijkheden over te nemen die door deze voorschriften aan de maatschappij worden opgelegd.]

<ingevoegd door KB van 24 mei 2006, art. 17>

[“STCW-verdrag”: het internationaal verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst;

“STCW-code”: de code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden bedoeld door punt 23 van paragraaf 1 van Regel I/1 van de bijlage bij het internationaal Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst.”]

<ingevoegd door KB van 30 september 2014, art. 10>

2. hebben de woorden “eigenaar”, “schip”, en “Belgische zeevarenden” de betekenis zoals ze omschreven zijn in artikel 1, van de wet.

3. heeft het woord “kapitein”, de betekenis zoals dit omschreven is in artikel 1, 1°, van de wet met dien verstande dat in dit besluit onder het woord “schipper” de kapitein van een vissersvaartuig wordt verstaan.

[Art. 1/1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

- richtlijn 1999/63/EG van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST), gewijzigd bij richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009; en
- richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden, zoals gewijzigd door richtlijn 2012/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012.]

<ingevoegd door KB van 30 september 2014, art. 11>

Art. 2. Toepassing van het koninklijk besluit op schepen.

1. Behalve de schepen en vaartuigen bedoeld in artikel 3 van de wet, moet elk schip, zoals bedoeld in artikel 1 van de wet, voldoen aan de bepalingen van dit koninklijk besluit, en zijn bijlagen.

2. Indien er aanleiding is om ten gevolge van de bouw, de toestand of de uitrusting van het schip beperkende bepalingen te maken betreffende de toe te kennen vaargebieden bepaalt [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] de wateren of de reizen, waarvoor de certificaten geldig zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[3. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op de uitrusting bedoeld in artikel 2 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.]

<ingevoegd door KB 23 december 1998, art. 19>

[4. Vissersvaartuigen waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt moeten voldoen aan de bepalingen van dit besluit voor zover ze niet in strijd zijn met de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.]

<ingevoegd door KB 23 oktober 2001, art. 6>

Art. 3. Toepassing van het koninklijk besluit. Bijzondere regeling.

1. Schepen, met uitzondering van [...] passagiersschepen, die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen zoals bedoeld in artikel 3, § 1, 1°, van de wet, alsmede schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen moeten aan de bepalingen van dit koninklijk besluit en zijn bijlagen voldoen in de mate waarin [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ze toepasselijk acht. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan ter vervanging andere voorschriften opleggen dan deze voorgeschreven in dit besluit en zijn bijlagen.

<gewijzigd door KB 11 maart 2002, art. 25; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[...]

<oud 2. opgeheven door KB 28 maart 1984, art. 2, § 1>

[2.] De vaartuigen zoals bedoeld in artikel 3, § 1, 3°, van de wet, die gewoonlijk in de Belgische zeewateren, met uitsluiting van de Belgische territoriale zee meer dan 6 personen tegen betaling vervoeren of bestemd zijn om dit te doen moeten voldoen aan de voorschriften door Onze Minister bepaald.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 2, § 2>

[[3.] Vaartuigen, zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 24 juli 1972 betreffende de zeebrieven voor vaartuigen andere dan pleziervaartuigen, bestemd tot niet winstgevende verrichtingen, moeten aan de bepalingen van onderhavig koninklijk besluit en zijn bijlagen voldoen in de mate waarin [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ze toepasselijk acht. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die

daartoe aangesteld is] kan ter vervanging andere voorschriften opleggen dan deze voorgeschreven in dit besluit en zijn bijlagen.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 1>
<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 2, § 2>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Art. 4. Toepassing in beperkte vaargebieden

Dit besluit is niet van toepassing op passagiersschepen die uitsluitend binnenlandse reizen maken in een beperkt vaargebied langs de kust.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 1; gewijzigd door KB 11 maart 2002, art. 26>

Art. 5. Gelijkwaardigheid.

Waar in dit besluit en zijn bijlagen wordt geëist dat een bepaald materiaal, onderdeel, instrument of toestel, of een bepaald type daarvan, in een schip moet worden aangebracht of medegevoerd, of dat een bijzondere voorziening moet worden getroffen, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toestaan, dat in plaats daarvan een ander materiaal, onderdeel, instrument of toestel of type daarvan wordt aangebracht, of een andere voorziening wordt getroffen, mits hij zich door geschikte proeven ervan overtuigd heeft dat het materiaal, onderdeel of toestel, of de voorziening welke in de plaats gekomen is, ten minste even doelmatig is als die welke in dit besluit en zijn bijlagen worden genoemd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

HOOFDSTUK II - Onderzoek en inspectie

Art. 6. Algemene bepalingen van het onderzoek en van de inspectie.

1. Een schip is onderworpen aan:

a) een eerste onderzoek, voordat voor de eerste maal een certificaat van deugdelijkheid, een veiligheidscertificaat voor passagiersschip, een veiligheidscertificaat voor reactorpassagiersschip, een veiligheidsconstructiecertificaat voor reactorvrachtschip, een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip, een radio-, telegrafie- of radiotelefonieveiligheidscertificaat voor vrachtschip wordt afgegeven;

b) een periodiek onderzoek voordat één der hierboven genoemde certificaten, waarvan de geldigheidsduur is verstreken, door een nieuw certificaat wordt vervangen;

[c) een jaarlijkse inspectie binnen de drie maand vóór of na de datum van verjaring van afgifte van één van de certificaten genoemd onder a), wanneer de geldigheidsduur 12 maanden overtreft;]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art.2; gewijzigd door KB 28 maart 1984; art. 4>

d) alsmede aan een aanvullend onderzoek indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

2. Een schip is onderworpen aan:

- a) een eerste onderzoek voordat voor de eerste maal een certificaat van uitwatering wordt afgegeven;
- b) een periodiek onderzoek voordat de geldigheidsduur van dit certificaat is verstreken;
- c) een jaarlijkse inspectie binnen de 3 maand vóór of na de datum van verjaring van afgifte van het uitwateringscertificaat.

3. Tot het bekomen van het certificaat tot afvaart wordt een schip, dat gereed is om met landverhuizers een reis te ondernemen, bovendien aan de bijzondere inspectie voorgeschreven door het reglement op het vervoer van landverhuizers onderworpen.

Art. 7. Regeling van het onderzoek en van de inspectie.

1. Het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 6, § 1, a), omvat:

a) voor zover het een certificaat van deugdelijkheid betreft: een volledig onderzoek van de romp (waartoe het schip moet drooggezet zijn), van de inrichtingen, van de stoomketels, van de werktuigen en van de uitrusting, waarbij wordt onderzocht, of aan de voorschriften van dit besluit is voldaan;

b) voor zover het een veiligheidscertificaat voor passagiersschip betreft, het onder a) omschreven onderzoek, waarbij wordt onderzocht of aan de voorschriften van dit besluit is voldaan;

[c) voor zover het een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip betreft: een volledig onderzoek van de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen met inbegrip van de stuurinrichting en de bijhorende bedieningssystemen, elektrische installaties en andere uitrusting, waarbij wordt onderzocht of deze geheel aan de voorschriften van dit besluit voldoen en in alle opzichten geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Bij dit onderzoek moet voor tankschepen eveneens een inspectie worden uitgevoerd van de buitenkant van de bodem van het schip, van de pompkamers, van de ladingleidingen en van de brandstofleidingen, van de ontluuchtingsleidingen, van de druk/onderdrukkleppen en van de vlamkerende roosters;]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 5, § 1>

d) voor zover het een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip betreft: een volledig onderzoek van de redding- en veiligheidsmiddelen (uitgezonderd de radiotelegrafie-inrichting aan boord van een motorreddingboot of het draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten), de branddetectie- en de brandblusinrichtingen, [het inert-gassysteem], de brandbestrijdingsplannen, het echolood, het gyrokompas, de loodsladders, de navigatielichten en dagmerken, de middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen en de verdere uitrusting, waarbij wordt onderzocht of deze geheel aan de voorschriften van dit besluit voldoen;

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 5, § 2>

e) voor zover het een radiotelegrafie- of radiotelefonie veiligheidscertificaat voor vrachtschepen betreft: een volledig onderzoek van de radiotelegrafie- en radiotelefonie-installatie, met inbegrip van de radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten, de draagbare radiotoestellen voor reddingmiddelen, de richtingzoeker en van de radar, waarbij wordt onderzocht of deze installaties geheel aan de voorschriften van dit besluit voldoen;

f) voor zover het een veiligheidscertificaat voor reactorpassagiersschip betreft, het onder b) omschreven onderzoek en daarenboven een onderzoek waarbij wordt nagegaan of deze reactorinstallaties geheel aan de andere wettelijke en reglementaire beschikkingen voldoen;

g) voor zover het een veiligheidscertificaat voor reactorvrachtschip betreft, het onder c), d) en e) omschreven onderzoek en daarenboven een onderzoek waarbij wordt nagegaan of deze installaties geheel aan de andere wettelijke en reglementaire beschikkingen voldoen.

[2. Het periodiek onderzoek, bedoeld in artikel 6, 1. b), omvat naar gelang het betrokken certificaat, een onderzoek van de constructie, van al de inrichtingen en van de uitrusting van het schip opgesomd in het van toepassing zijnde lid van 1. Hierbij wordt onderzocht of deze in behoorlijke toestand verkeren en aan de voorschriften van dit besluit is voldaan.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 5, § 3>

[3. a) De jaarlijkse inspectie, als bedoeld in artikel 6, § 1, c), omvat naargelang van het betrokken certificaat, een onderzoek van de constructie, van alle inrichtingen of van de uitrusting van het schip opgesomd in het lid van 1 dat daarop van toepassing is. Hierbij wordt onderzocht of deze in behoorlijke toestand verkeren.

Bij deze inspectie moet voor tankschepen van 10 jaar of ouder bovendien een inspectie worden uitgevoerd van de stuurinrichting en de bijhorende bedieningssystemen, van de pompkamers, van de lading- en brandstofleidingen op het dek en in de pompkamers, van de ontluchtingsleidingen, van de druk/onderdrukkleppen en van de vlamkerende roosters en van de elektrische installaties in de gevaarlijke zones. In aanvulling van een visueel onderzoek van de elektrische installatie, moet de isolatieweerstand van de elektrische uitrusting in de gevaarlijke zones beproefd worden.

Indien, na onderzoek, enige twijfel bestaat over de toestand van de pijpleidingen, dienen de nodig geachte bijkomende controles uitgevoerd te worden zoals het beproeven onder druk en het meten van de wanddikte.

b) De jaarlijkse inspectie bedoeld in a) moet op het betrokken certificaat worden vermeld.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 5, § 4>

4. Een aanvullend onderzoek, als bedoeld in artikel 6, § 1, d), vindt plaats telkenmale wanneer aan het schip een ongeval overkomen is of een gebrek aan het licht gekomen is dat twijfel doet rijzen omtrent de zeewaardigheid van het schip, hetzij de deugdelijkheid of de volledigheid van de uitrusting aantast, en tevens telkenmale wanneer verbouwingen, belangrijke herstellingen of vernieuwingen uitgevoerd worden.

Bij dit onderzoek wordt nagegaan of de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen uitgevoerd zijn, of het materiaal en de wijze van uitvoering van deze herstellingen of vernieuwingen in alle opzichten voldoen, en of het schip aan de voorschriften van dit besluit beantwoordt.

5. a) Het eerste onderzoek, bedoeld in artikel 6, § 2, a), omvat een volledig onderzoek van de structuur en van de uitrusting van het schip voor zover deze in verband staan met de voorschriften betreffende de uitwatering, waarbij wordt nagegaan of aan de voorschriften van artikel 103 en in geval van de houtvaart bovendien aan deze van artikel 104 is voldaan;

b) het periodiek onderzoek, bedoeld in artikel 6, § 2, b), omvat een onderzoek van de structuur en van de uitrusting van het schip, voor zover deze in verband staan met de

voorschriften betreffende de uitwatering waarbij wordt nagegaan of aan de voorschriften van artikel 103 en in geval van houtvaart bovendien aan deze van artikel 104 is voldaan;

c) de jaarlijkse inspectie bedoeld in artikel 6, § 2, c), omvat een onderzoek, om na te gaan of de romp of de bovenbouw geen wijzigingen hebben ondergaan welke zouden kunnen van invloed zijn op de berekeningen welke dienen tot het bepalen van het vrijboord, alsook om zich te vergewissen van de goede onderhoudstoestand van:

(i) de installaties en toestellen tot afsluiting en bescherming van openingen in het dek, de bovenbouw en in het scheepsboord;

(ii) de verschansingen en relingen ter verkrijging van een veilig verkeer aan dek;

(iii) de waterloospoorten en andere middelen tot lozing van overkomend water;

(iv) de toegangen naar de bemanningsverblijven.

De jaarlijkse inspectie bedoeld in dit lid moet vermeld worden op het uitwateringscertificaat (1966) alsmede op het certificaat van vrijstelling.

6. De in artikel 6, § 3, bedoelde inspectie van een schip dat landverhuizers vervoert, omvat een onderzoek van de verblijven en de ziekenverblijven voor de landverhuizers en van alle inrichtingen in verband met de veiligheid.

Zij omvat tevens een onderzoek naar de maatregelen genomen ter uitvoering van de voorschriften in verband met de gezondheid, de zedelijke belangen en de verpleging van de landverhuizers.

Art. 8. Wijze van onderzoek en van inspectie.

1. Onderzoeken en inspecties kunnen deelsgewijze worden uitgevoerd en verspreid worden over meerdere havenbeurten van het schip.

Indien een onderzoek of een inspectie op een ogenblik hinderlijk zou zijn en er geen bepaalde reden bestaat om deze terstond te houden, moeten de ambtenaren van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] omtrent het tijdstip hiervoor met de eigenaar of de kapitein overleg plegen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Zoveel mogelijk zullen de door de ambtenaren te houden periodieke onderzoeken en jaarlijkse inspecties met de periodieke inspecties van de erkende classificatiemaatschappijen samenvallen.

Art. 9. Erkende classificatiemaatschappijen.

De door een erkende maatschappij vastgestelde regels voor de bouw en de uitrusting van schepen moeten worden gevolgd bij de beoordeling van de zeewaardigheid van bij die maatschappij geklasseerde schepen, voor zover in dit besluit daaromtrent geen andere voorschriften gegeven zijn.

Art. 10. Onderzoek romp aan de buitenzijde.

1. Alle schepen moeten ten minste éénmaal in de 12 maanden in een dok of op andere wijze voor onderzoek zodanig worden drooggezet, dat de gehele romp aan de buitenzijde kan worden onderzocht.

2. In bijzondere omstandigheden kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] een uitstel van ten hoogste 3 maanden verlenen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Schepen ingeschreven bij een erkende classificatiemaatschappij in de hoogste klasse van hun categorie, met uitzondering van passagiersschepen op internationale reizen, kunnen door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ontslagen worden van de verplichting ten minste éénmaal in de 12 maanden te worden drooggezet. In dit geval zal het schip droog worden gezet binnen de termijnen voorgeschreven door de classificatiemaatschappij, zonder echter een termijn van 24 maanden te overschrijden, uitgezonderd dat in het geval van een schip waarvan het onderwatergedeelte van de romp is beschermd door een goedgekeurd verfsysteem met hoge weerstand en dat met een goedgekeurd systeem van uitwendige kathodische bescherming is uitgerust, mag de maximum toegestane termijn tot 30 maanden verlengd worden.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 11. Verplichte kennisgeving door eigenaar.

De eigenaar moet telkens tijdig [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] in kennis stellen of doen in kennis stellen van de volgende feiten:

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

- 1° wanneer een schip drooggezet zal worden;
- 2° wanneer aan het schip of werktuigen ervan, belangrijke herstellingen of wijzigingen zullen uitgevoerd worden;
- 3° wanneer gedeelten van de uitrusting zullen vervangen of gewijzigd worden;
- 4° en, in 't algemeen, elk schadegeval of voorval dat invloed kan hebben op de staat van veiligheid van het schip of waarvan het vermoeden oprijst dat zulks het geval kan zijn.

De kennisgeving moet schriftelijk geschieden.

Art. 12. Toegankelijk maken voor onderzoek.

1. Telkens als een ambtenaar van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] om bijzondere redenen een onderzoek nodig acht, moeten, voor zover nodig, afgesloten ruimten en tanks toegankelijk en schoon worden gemaakt, de wegering, de buikdenning en de dekbedekking op door hem aan te wijzen plaatsen verwijderd, de bodem van het schip schoon en droog gemaakt, het roer gelicht, de stuurinrichting losgenomen en de ankerkettingen uitgevloerd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Eveneens moeten, voor zover een ambtenaar van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] dit om bijzondere redenen nodig acht de schroefas worden getrokken, de hoofd- en hulpwerktuigen worden uiteengenomen en afsluiters geopend.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Eveneens moeten, voor zover een ambtenaar van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] dit om bijzondere redenen nodig acht, de vereiste schikkingen getroffen worden om de normale werking van de radio-inrichting te kunnen beproeven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. Verder moet desverlangd alles gedaan worden wat voor het onderzoek bevorderlijk kan zijn. Zo nodig moet het schip worden drooggezet of ledig gemaakt voor dit onderzoek.

[Art. 13. Hellingproef en stabiliteit.

1. Ieder schip moet na voltooiing en voor dat het in dienst wordt gesteld aan een hellingproef worden onderworpen. Tevens moeten de gegevens bepaald worden die nodig zijn om de stabiliteit van het schip te kunnen beoordelen.

2. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag vrijstelling verlenen van het nemen van een hellingproef met een schip, indien hellingproefresultaten beschikbaar zijn van een zusterschip en ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] wordt aangetoond dat voor het vrij te stellen schip betrouwbare stabiliteitsgegevens aan die resultaten kunnen worden ontleend.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag eveneens vrijstelling verlenen van het nemen van een hellingproef met een schip speciaal ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeistoffen of erts, indien uit bestaande hellingproefresultaten van gelijksoortige schepen duidelijk blijkt dat ten gevolge van de afmetingen en de inrichting van het schip, een voldoende aanvangsstabiliteit in alle te verwachten beladingstoestanden beschikbaar zal zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. De resultaten van de hellingproef, voldoende gegevens betreffende de stabiliteit en de berekening van de stabiliteit in de meest karakteristieke gebruikstoestanden moeten aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ter goedkeuring worden voorgelegd.

Bovendien moeten voor de passagiersschepen alle in bijlage II bepaalde gegevens in verband met de lekstabiliteit van het schip worden verstrekt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. Indien een schip wijzigingen heeft ondergaan die van enige invloed zijn op de voor het schip vastgestelde stabiliteitsgegevens, dienen de gewijzigde stabiliteitsgegevens te worden bepaald en aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ter goedkeuring te worden voorgelegd. Zo nodig moet het schip opnieuw aan een hellingproef worden onderworpen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. De stabiliteit van een schip dient in alle voorkomende bedrijfstoestanden ten minste te voldoen aan [de door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgestelde criteria.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. a) Aan boord van elk schip dienen voldoende nauwkeurige en betrouwbare gegevens te zijn om de kapitein in staat te stellen zich in alle voorkomende bedrijfstoestanden op snelle en eenvoudige wijze nauwkeurig een oordeel te kunnen vormen betreffende de stabiliteit van

het schip. Indien het schip wijzigingen heeft ondergaan die van enige invloed zijn op de aan de kapitein afgegeven stabiliteitsgegevens, moeten hem de gewijzigde gegevens ter beschikking worden gesteld;

b) de vorm waarin deze gegevens worden verstrekt moet door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zijn goedgekeurd;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) deze verplichting geldt niet voor:

(i) schepen van minder dan 500 ton, geen passagiersschepen zijnde, waarvan de kiel is gelegd vóór 22 april 1969;

[(ii) vissersvaartuigen, geen nieuwe vissersvaartuigen zijnde in de zin van artikel 1, § 1, 2°, van het koninklijk besluit van 13 juli 1998 houdende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;]

<gewijzigd door KB 13 juli 1998, art. 4>

(iii) schepen van minder dan 24 meter lengte, geen passagiersschepen zijnde, onder lengte verstaan zijnde de lengte zoals bepaald in bijlage I, artikel 2.

7. Onverminderd het bepaalde in 6, moeten aan de kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c), bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, de goedgekeurde gegevens ter beschikking worden gesteld die nodig zijn om in alle voorkomende bedrijfstoestanden een voldoende stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand te verzekeren en opdat het schip de beschadigingen kan doorstaan als bedoeld in de door de Minister met toepassing van artikel 108, 4, c), gestelde aanvullende eisen.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 8>

Art. 14. Laad- en losgerei.

Aan boord van schepen, geen vissersvaartuig zijnde, moet het laad- en losgerei voldoen aan de eisen vastgesteld in bijlage XI.

Een schip zoals hierboven bedoeld mag zijn eigen laad- en losgerei slechts gebruiken, zo dit geconstrueerd, onderzocht, beproefd en gemerkt werd op de wijze voorgeschreven in bijlage XI, een geldig register van laad- en losgerei zoals daarin voorgeschreven aan boord is, en het laad- en losgerei op het ogenblik van gebruik in deugdelijke staat verkeert.

Art. 15. Verbod verandering aan te brengen zonder goedkeuring.

[1. Het schip en zijn uitrusting moeten in goede staat worden gehouden overeenkomstig de voorschriften van dit besluit, teneinde zeker te stellen dat de veiligheid van het schip in alle opzichten bevredigend blijft en dat het zonder gevaar voor het schip of voor de opvarenden kan zee kiezen.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 9, § 1>

[2.] Nadat een onderzoek of inspectie, als bedoeld in artikels 6 en 14, geëindigd is, mag, zonder goedkeuring van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe

aangesteld is], generlei verandering in de constructie, in de werktuiglijke inrichting en in de uitrusting gebracht worden, voor zover deze aan het onderzoek of inspectie onderworpen waren.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 9, § 2>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 16. Inspectierechten.

De certificaten worden slechts afgeleverd op vertoon van het afgetekend stortingsbewijs van de zeevaartinspectierechten.

In alle gevallen dat een schip in het buitenland wordt onderzocht in de bij de wet of bij dit besluit voorziene voorwaarden, draagt de eigenaar bovendien de kosten van het onderzoek gedaan door de deskundige aangesteld door de Belgische consulaire ambtenaar.

Art. 17. Reiskosten ambtenaren.

Indien een inspectie buiten België noodzakelijk is, komen de reis- en verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

HOOFDSTUK III - Certificaten

Art. 18. Soorten, vorm, inhoud.

[1. Een passagiersschip op internationale reizen moet een certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschip aan boord hebben. Een vissersvaartuig met een lengte van minder dan vierentwintig meter moet een certificaat van deugdelijkheid voor vissersvaartuig met een lengte van minder dan vierentwintig meter, aangevuld met een inventaris van uitrusting, aan boord hebben en ieder ander schip een certificaat van deugdelijkheid. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], geeft voor elk vissersvaartuig met een lengte van minder dan vierentwintig meter een inventaris van uitrusting af die dient te beantwoorden aan het model bedoeld in bijlage XXIV, II, 3bis.]

<gewijzigd door KB 23 oktober 2001, art. 7,1°; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Een schip, geen vissersvaartuig [waarvan de lengte minder dan vierentwintig meter bedraagt], noch vaartuig zonder werktuiglijke voortstuwing zijnde, moet bovendien op internationale reis aan boord hebben:

<ingevoegd door KB 23 oktober 2001, art. 7,2°>

a) indien het een passagiersschip is, een veiligheidscertificaat voor passagiersschip;

b) indien het een schip is van 500 ton of meer, geen passagiersschip noch reactorpassagiersschip, noch reactorvrachtschip zijnde, een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip en een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip;

c) indien het een schip is, geen passagiersschip noch reactorpassagiersschip, noch reactorvrachtschip zijnde;

(i) een radiotelefonie- of een radiotelegrafieveiligheidscertificaat voor vrachtschip, wanneer het een schip is van 300 ton en meer, doch minder dan 1.600 ton, of

(ii) een radiotelegrafieveiligheidscertificaat voor vrachtschip, wanneer het een schip is van 1.600 ton of meer;

d) indien het een reactorpassagiersschip is, een veiligheidscertificaat voor reactorpassagiersschip:

e) indien het een reactorvrachtschip is, een veiligheidscertificaat voor reactorvrachtschip.

[f) indien het een vissersvaartuig is waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt, een certificaat van deugdelijkheid voor vissersvaartuig waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, ongeacht het vaartuig al dan niet een internationale reis maakt.]

<ingevoegd door KB 23 oktober 2001, art. 7,2°>

3. Een schip van 150 ton of meer, waarvan de kiel is gelegd vóór 22 april 1969, of een schip van 24m lang of meer, waarvan de kiel is gelegd op 22 april 1969 of later, geen vissersvaartuig zijnde, moet een internationaal (1966) of een nationaal certificaat van uitwatering aan boord hebben, naargelang het gaat om een internationale of nationale reis. Ieder ander schip geen vissersvaartuig zijnde, moet een nationaal certificaat van uitwatering aan boord hebben.

4. Een schip zoals bedoeld in § 3, welk op grond van artikel 158 door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] ontslagen is te voldoen aan zekere voorschriften met betrekking tot het bekomen van een internationaal certificaat van uitwatering (1966), moet een internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering (1966) aan boord hebben.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Een schip dat op grond van artikel 158 door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] is ontslagen te voldoen aan zekere verplichtingen met betrekking tot het bekomen van één of ander certificaat aangehaald in dit artikel, moet een certificaat van vrijstelling (1960) aan boord hebben.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. De certificaten en de toelating tot afvaart zoals bedoeld in de wet moeten wat vorm en inhoud betreft in overeenstemming zijn met de modellen opgenomen in bijlage XXIV. Zij worden in 2 exemplaren afgegeven.

Art. 19. Aanvraag tot het verkrijgen van certificaten.

1. De aanvragen tot het verkrijgen van het certificaat van deugdelijkheid dienen, naar gelang van het onderscheid gemaakt in artikels 5, § 1; 6, §§ 1 en 2, en 7, van de wet, hetzij door de eigenaar hetzij door de bouwer van het schip schriftelijk aan de met [de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] of aan de Belgische consulaire ambtenaar te worden gericht.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. De eerste aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid moet vergezeld gaan van de tekeningen die noodzakelijk zijn om de bouw en inrichtingen, de stoomketels, de werktuigen en de uitrusting te kunnen controleren.

3. Behalve in het geval voorzien in artikel 7 van de wet moeten alle andere certificaten schriftelijk aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] worden aangevraagd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

In het geval voorzien bij artikel 7 van de wet kan de aanvraag schriftelijk, hetzij aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], hetzij aan de Belgische consulaire ambtenaar worden aangevraagd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. Bij de eerste aanvraag tot het verkrijgen van één van onderstaande certificaten moeten de nodige gegevens en tekeningen als volgt worden ingezonden voor zover deze tevoren nog niet waren ingezonden:

a) voor een veiligheidscertificaat voor passagiersschip: deze voor de controle van de bouw en inrichtingen, van de stoomketels, van de werktuigen en van de uitrusting;

b) voor een veiligheidscertificaat voor reactorpassagiersschip of een veiligheidscertificaat voor reactorvrachtschip: deze voor de controle van bouw en inrichting, van de werktuigen en van de uitrusting, evenals betreffende de constructie, inbouw en bediening van de reactor en bijbehoren en het veiligheidsdossier;

c) voor een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip: deze voor de controle van de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, stoomketels en andere drukvaten met toebehoren, werktuigen, elektrische installaties en andere uitrusting;

d) voor een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip: deze betreffende de redding-, de veiligheids-, de branddetectie- en brandblusmiddelen, de brandbestrijdingsplannen, het echolood, het gyrocompas, de loodsladders, navigatielichten en dagmerken, de middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen en de verdere uitrusting;

e) voor een radioveiligheidscertificaat: deze voor de controle van de radio-installaties met inbegrip van de radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten, de draagbare radiotoestellen voor reddingboten, de richtingzoeker en de radar.

5. De eerste aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van uitwatering of van een certificaat van uitwatering eveneens geldig voor de houtvaart moet vergezeld zijn van de nodige tekeningen.

6. Bij de aanvraag van een certificaat voor schepen waar toepassing van artikel 10, § 3, van de wet wordt ingeroepen moet het op het ogenblik van aanvraag geldende certificaat van de erkende classificatiemaatschappij of van de bevoegde vreemde openbare dienst worden overgelegd.

Art. 20. Afgifte of verlenging van internationale certificaten in het buitenland.

1. Wanneer een schip zich in een haven buiten België bevindt en het onderzoek welk aan de afgifte van één of meerdere certificaten voorzien in artikel 18, § 2, vooraf behoort te gaan, niet door de ambtenaren van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] kan gehouden

worden, kan, op verzoek van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], hetzij langs diplomatieke weg, hetzij door tussenkomst van de Belgische consulaire ambtenaar, de bevoegde autoriteit van het land, waartoe die haven behoort, verzocht worden dit onderzoek te doen verrichten. Indien deze autoriteit op grond van dit onderzoek de bedoelde certificaten uitreikt zullen deze dezelfde waarde hebben als de gelijkaardige certificaten afgegeven door [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[2. Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad en die nieuwe certificaten nog niet kunnen worden afgeleverd of aan boord worden geplaatst vóór de vervaldatum van de bestaande certificaten, mag de geldigheidsduur van de bestaande certificaten worden verlengd door een organisatie gemachtigd overeenkomstig artikel 2, § 2, 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 zeevaartinspectiereglement op verzoek van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, voor een periode van ten hoogste 5 maanden, aanvangende op de vervaldatum van het bestaande certificaat.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 10, § 1>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004; art. 10 en 12>

[3.] Indien een schip zich ten tijde van het verlopen van de geldigheidsduur van zijn certificaat in een buitenlandse haven bevindt, mag de geldigheidsduur van het certificaat worden verlengd door een organisatie gemachtigd overeenkomstig artikel 2, § 2, 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 zeevaartinspectiereglement op verzoek van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, voor een periode van ten hoogste 3 maanden, aanvangende op de vervaldatum van het certificaat. Een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar een Belgische haven of naar een haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien en dan nog alleen in de gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 10, § 2>
<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 10, § 3>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004; art. 10 en 12>

[4.] De geldigheidsduur van de certificaten voor schepen die zeereizen ondernemen die niet langer dan 48 uur duren die niet verlengd is overeenkomstig de punten 2 of 3 kan worden verlengd door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is voor een periode van ten hoogste 1 maand, aanvangende op de vervaldatum van de certificaten.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 10, § 2>
<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 10, § 5>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004; art. 10 en 12>

[5.] Buiten de voorgaande bepalingen, mag gelijk welk van de hiervoren vermelde oorspronkelijke certificaten, [met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip], hetzij door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], hetzij door de Belgische consulaire ambtenaar, voor ten hoogste één maand na de erop vermelde vervaldatum verlengd worden.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 10, § 2>
<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 10, § 7>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[6.] Schriftelijke melding van de toegestane verlengingen worden op het betrokken certificaat door de bevoegde ambtenaar aangebracht.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 10, § 2>

[7.] Indien na het in § 2, b), van artikel 6 bedoelde periodieke onderzoek geen nieuw internationaal certificaat van uitwatering (1966) ten behoeve van een schip kan worden afgegeven voordat het oorspronkelijk afgegeven certificaat zijn geldigheid verliest, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] of de persoon of de organisatie die het onderzoek verricht de geldigheidsduur van het oorspronkelijk certificaat verlengen voor een periode van ten hoogste vijf maanden. Deze verlenging wordt aangetekend op de rugzijde van het certificaat en wordt slechts verleend indien er geen veranderingen hebben plaats gehad in de constructie, de uitrusting, de inrichting, het materiaal of de verbanddelen die van invloed zijn op het vrijboord van het schip.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 10, § 2>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 21. Eisen voor afgifte van certificaten.

1. Onverminderd artikel 10, § 3, van de wet wordt een certificaat als bedoeld in artikel 18, §§ 1 en 2, slechts afgegeven nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 6, § 1 juncto artikel 7, gebleken is dat aan de voorschriften van de wet en van dit besluit is voldaan.

[Het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip kan, benevens door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], ook door een erkende classificatiemaatschappij worden afgeleverd voor een schip dat onder haar toezicht werd gebouwd en/of bij haar geklasseerd is. In dit laatste geval, wordt het onderzoek gedaan door de classificatiemaatschappij, die één exemplaar van het afgeleverde certificaat en van het inspectierapport aan [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] zendt. Bij eerste aflevering van een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip zal bovendien een stel van een goedkeuringsstempel voorziene constructietekeningen aan deze dienst worden overgemaakt.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 3>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Een certificaat van uitwatering wordt slechts afgegeven, nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 6 § 2 a), juncto artikel 7 § 5, gebleken is dat aan de in artikel 103, artikel 13, § 6, en artikel 105, § 3, gegeven voorschriften en ingeval houtvaartuitwateringsmerken worden toegekend bovendien aan deze van artikel 104 is voldaan en bovendien nadat is gebleken dat de vrij boordmerken juist en op de voorgeschreven wijze zijn aangebracht.

Het wordt afgeleverd hetzij door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], hetzij door een erkende classificatiemaatschappij mits het medeondertekend is door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is]. In dit laatste geval wordt het onderzoek gedaan door de classificatiemaatschappij en het vrijboord rapport alsmede de berekening van het vrijboord voor nazicht aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] gezonden; deze maatschappij keurt de gegevens bedoeld in artikel 105, § 3, goed, en

zendt één goedgekeurd exemplaar hiervan aan [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Een certificaat tot afvaart wordt slechts aan een schip dat landverhuizers vervoert afgegeven, nadat bij het onderzoek bedoeld in artikel 6, § 3, juncto artikel 7, § 6, gebleken is dat aan de voorschriften van de wet en van dit besluit, alsmede aan de in dit verband voorgeschreven regels voldaan is.

4. Voor zover internationale verdragen dit voorschrijven, wordt een certificaat van vrijstelling afgegeven, indien afwijking toegestaan is van voorschriften van dit besluit.

5. a) Indien tijdens een bepaalde reis een passagiersschip minder personen aan boord heeft dan het totale aantal dat in het "veiligheidscertificaat voor passagiersschepen", wordt vermeld zodat het in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit is gerechtigd om een kleiner aantal reddingsboten en andere reddingsmiddelen aan boord te hebben dan in het certificaat is vermeld, kan door of namens [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] aanhangsel bij genoemd veiligheidscertificaat worden afgegeven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) Dit aanhangsel moet vermelden dat onder de gegeven omstandigheden de desbetreffende bepalingen niet worden overtreden. Het moet aan het certificaat worden gehecht en vervangt het daarin vermelde voor wat de reddingsmiddelen betreft. Het aanhangsel is slechts geldig voor de bepaalde reis waarvoor het is afgegeven.

6. Beantwoordt het schip niet ten volle of niet meer ten volle aan al de vereisten van dit besluit, dan kan in dringende gevallen een certificaat van deugdelijkheid worden afgeleverd of vernieuwd zo er, hieruit geen gevaar voortvloeit voor de veiligheid van het schip en voor de opvarenden. In dat geval moeten in het vak "opmerkingen", van het certificaat van deugdelijkheid de voorschriften van het reglement worden aangestipt, waaraan niet is voldaan, alsmede de termijn welke de eigenaar wordt toegestaan om in het ontbrekende te voorzien.

Wordt met die opmerkingen geen rekening gehouden binnen de bepaalde termijn, dan vervalt het certificaat.

[Art. 22. Geldigheidsduur van certificaten

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, stelt de geldigheidsduur van de door hem afgeleverde certificaten vast.

De maximumgeldigheidsduur is evenwel bepaald als volgt:

1° certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschip, reactorpassagiersschip en reactorvrachtschip: 1 jaar;

2° certificaat van deugdelijkheid voor andere schepen: 5 jaar;

3° voorlopig certificaat van deugdelijkheid: 5 maanden;

4° veiligheidscertificaat voor passagiersschip, reactorpassagiersschip en reactorvrachtschip: 1 jaar;

5° radio-elektrisch veiligheidscertificaat voor vrachtschip: 5 jaar;

6° uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip: 5 jaar;

7° veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip: 5 jaar;

8° certificaat van uitwatering: 5 jaar.

Een certificaat van vrijstelling heeft een geldigheidsduur die niet langer mag zijn dan die van het certificaat waarop een vrijstelling werd verleend.

De geldigheidsduur van de certificaten vermeld onder de punten 2°, 5°, 6°, 7° en 8° wordt als volgt bepaald:

1° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad binnen drie maanden voor de vervaldatum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsperiode van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt die geldigheidsperiode 5 jaar na de vervaldatum van de bestaande certificaten.

2° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad na de datum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsperiode van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt de geldigheidsperiode 5 jaar na de vervaldatum van de bestaande certificaten.

3° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad meer dan 3 maanden voor de vervaldatum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsduur van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt de geldigheidsperiode 5 jaar na die datum.]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 2; gewijzigd door KB 29 februari 2004; art. 13>

Art. 23. Intrekking van certificaten.

1. Blijkt dat niet meer wordt voldaan aan de eisen, welke voor de afgifte van enig certificaat waren gesteld en dat in het ontbrekende niet voldoende wordt voorzien, dan trekt [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] of de Belgische consulaire ambtenaar dit certificaat in.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Eveneens trekt hij een certificaat van uitwatering of het certificaat van uitwatering voor de houtvaart in, indien hem blijkt dat:

a) veranderingen in de romp of in de bovenbouw van het schip zijn aangebracht, welke van invloed zijn op de berekening van het vrijboord;

b) de onderdelen of de inrichtingen betreffende de bescherming van openingen, de verschansing of het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven niet in even deugdelijke toestand verkeren als op het ogenblik waarop het certificaat werd afgegeven;

c) het schip niet op zodanig geregelde tijden en onder zulke voorwaarden is nagezien, ten einde zeker te zijn dat de romp en de bovenbouw niet zijn gewijzigd als onder a) bedoeld, en dat de onderdelen of inrichtingen in de toestand zijn gehouden als onder b), is aangegeven;

d) de structurele weerstand van het schip dermate is verminderd dat het de vereiste veiligheid niet meer biedt.

3. Wordt een certificaat ingetrokken, dan wordt dit, onder opgaaf van redenen, bij aangetekende brief aan de eigenaar medegedeeld.

4. Een fout in de werking van de radar zoals voorzien in artikel 82, van het gyrokompas zoals voorzien in artikel 79 of van het echolood zoals voorzien in artikel 80 mag niet worden beschouwd als een reden om het schip ongeschikt te verklaren om zee te kiezen of als voldoende motief om het vertrek uit een haven, waar de herstelling niet gemakkelijk kan geschieden, uit te stellen.

[5. Buiten de gevallen voorzien in de wet, houdt een certificaat eveneens op geldig te zijn:

a) indien de in artikel 6 bedoelde inspecties en onderzoeken niet hebben plaatsgehad binnen de in dat artikel gestelde termijnen of tijdens de in artikel 20 bedoelde verlengde geldigheidsduur;

b) indien een schip overgaat onder de vlag van een andere Staat.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 12, § 4>

[6.] De beide exemplaren van vervallen of ingetrokken certificaten moeten door de eigenaar zo spoedig mogelijk aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] worden teruggezonden, desgevallend door tussenkomst van de ambtenaren van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst], de waterschouten en in het buitenland de Belgische consulaire ambtenaren. Voor een ingetrokken certificaat wordt desverlangd een bewijs van ontvangst afgeleverd.

<hernummering door KB 28 maart 1984, art. 12, § 5>

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[7. Wanneer de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, bij een incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, vaststellen dat de maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974, niet in staat is geweest contact op te nemen en te onderhouden met het schip of de betrokken kuststations te weten het verkeersbegeleidingssysteem, de walinstallatie belast met een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding of de organisatie belast met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of van de bestrijding van verontreiniging van de zee, aangewezen door de lid-Staten van de Europese Unie uit hoofde van dezelfde richtlijn 2002/59/EG, stellen zij de staat die het document betreffende de conformiteit met de internationale veiligheidscode (ISM) en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat heeft afgegeven of in naam waarvan deze zijn afgegeven, daarvan in kennis.

Is het probleem van dien aard dat er sprake is van een ernstig geval van niet-conformiteit van de werking van het veiligheidsbeleidssysteem binnen een in een lidstaat van de Europese Unie gevestigde maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van

hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974, dan treffen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn die het conformiteitsdocument of het veiligheidsbeleidscertificaat voor het schip hebben afgegeven, onverwijld tegen de betrokken maatschappij de nodige maatregelen voor de intrekking van het conformiteitsdocument en het bijbehorende veiligheidscertificaat.]

<ingevoegd door KB 17 september 2005; art. 60>

Art. 24. Toezicht over de vreemde schepen.

[1. Onverminderd de bepalingen van [het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole] en van het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, betreft het toezicht over de vreemde schepen in de Belgische zeevaten, al de eisen voor vreemde schepen die in dit besluit zijn vastgesteld.]

<gewijzigd door KB 13 september 1998, art. 13; gewijzigd door KB 31 januari 2003, art. 24; gewijzigd door KB 1 september 2004, art. 8; gewijzigd door KB 22 december 2010, art. 26>

[...]

<oud 2. opgeheven door KB 13 september 1998, art. 13>

[2.] Wat het certificaat tot afvaart betreft dat voorgeschreven is voor de schepen die landverhuizers vervoeren, moeten de vreemde schepen bovendien voldoen aan de reglementering op het vervoer van landverhuizers.

<hernummering door KB 13 september 1998, art. 13>

[...]

<oud 4. opgeheven door KB 13 september 1998, art. 13>

[3.] Wat de certificaten voor het laad- en losgerei betreft, zijn de vreemde schepen in de Belgische havens aan controle door [de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] onderworpen, voor zover deze controle er op gericht is zekerheid te bekomen dat er documenten aan boord zijn die een veiligheid van het laad- en losgerei waarborgen, gelijkwaardig aan deze door de eisen in dit besluit vastgesteld. De wet van het schip wordt tot regel genomen indien zij aan de Belgische schepen een volkomen gelijke behandeling toestaan en zij als gelijkwaardig met de eisen in dit besluit vastgesteld, kan beschouwd worden.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Een vreemd schip dat in een Belgische haven laadt of lost en dat geen dergelijke documenten kan vertonen, zal zijn eigen hijstoestellen niet mogen gebruiken vooraleer uit een inspectie blijkt dat deze een voldoende veiligheid bieden.

<hernummering door KB 13 september 1998, art. 13>

[4.] [De met de scheepvaartcontrole belaste dienst] kan, hetzij langs diplomatieke weg, hetzij op verzoek van de consul van een vreemd land, verzocht worden een veiligheidscertificaat voor passagiersschip, een veiligheidscertificaat voor reactor-passagiersschip, een

veiligheidscertificaat voor reactor-vrachtschip, een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip, een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, een radiotelegrafie veiligheidscertificaat voor vrachtschip, een radiotelefonie veiligheidscertificaat voor vrachtschip, een certificaat van uitwatering, een certificaat van vrijstelling aan een vreemd schip uit te reiken. In dat geval moet het schip aan dezelfde inspecties onderworpen worden als een Belgisch schip, en moet het certificaat een verklaring bevatten, dat het is afgegeven op verzoek van de regering van het land waarin dat schip geregistreerd is.

<hernummering door KB 13 september 1998, art. 13>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[[5.] De kapitein van een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, moet aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] onverwijld verslag uitbrengen over elk ongeval of over elk gebrek dat aan boord wordt vastgesteld en waardoor de veiligheid van het schip en de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen en van de andere uitrusting in gevaar wordt gebracht.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 13, § 2; hernummering door KB 13 september 1998, art. 13>
<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

HOOFDSTUK IV - Toestand van de romp, de werktuigen en de inrichtingen

Art. 25. Materialen, eisen en keuring.

Het materiaal te bezigen voor de bouw van de romp, van de werktuigen en inrichtingen, zomede dat te gebruiken bij verbouwing, bij belangrijke herstelling of vernieuwing van vitale delen, moet voldoen aan de eisen gesteld door een erkende classificatiemaatschappij.

Indien deze materialen niet zijn gekeurd door een erkende classificatiemaatschappij geschiedt de keuring daarvan door [de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst], die daarbij de voorschriften van bijlage IX in acht nemen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 26. Romp: sterkte-eisen.

De afmetingen van alle verbanddelen van de romp en de wijze waarop deze ten opzichte van elkander zijn aangebracht en verbonden, moeten zodanig zijn, dat - rekening houdend met de afmetingen van het schip, zijn grootste toegelaten diepgang en met het vaargebied waarvoor het bestemd is - zowel de algemene sterkte als het weerstandsvermogen tegen plaatselijk optredende krachten aan redelijke eisen voldoen.

In dit opzicht worden de voorschriften van een erkende classificatiemaatschappij als redelijk en voldoende aanzien.

Art. 27. Romp: constructie.

De uitvoering van het constructiewerk van de romp moet aan redelijke eisen voldoen.

Art. 28. Waterdichtheid.

De huid en de wanden van waterdichte afdelingen, als schotten, dekken, tanktop van dubbele bodems, enz., moeten deugdelijk waterdicht zijn afgewerkt. De huid en deze wanden moeten behoorlijk en voldoende verstijfd zijn tegen de waterdruk welke ter plaatse, ook in geval van nood, kan optreden.

Art. 29. Waterdichte indeling, lekstabiliteit.

1. Onverminderd de specifieke stabiliteitsregels die van toepassing zijn op ro-ro-passagiersschepen zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen, moet een passagiersschip wat betreft de waterdichte indeling, de stabiliteit in beschadigde toestand, de constructie en de beproeving van waterdichte schotten, voldoen aan de eisen van de bijlage II.

<gewijzigd door KB 21 november 2005, art. 9>

2. De waterdichte indeling, de constructie en beproeving van waterdichte schotten, moet, aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, ten genoegen zijn van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] en tenminste voldoen aan de hiernavolgende voorwaarden:

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

a) onverminderd het bepaalde van bijlage I, moet de waterdichte indeling zo doeltreffend zijn als redelijkerwijs, in verband met de eisen van het bedrijf, kan worden verlangd. Ten minste zullen waterdichte schotten naar de hierna volgende maatstaf voorzien worden:

- i) een voorpiek- of aanvaringsschot, geplaatst op een goedgekeurde afstand achter de voorloodlijn;
- ii) een achterpiekschot, op een voldoende afstand van de achtersteven, dat de schroefaskoker in een waterdichte ruimte insluit;
- iii) een schot aan vóór- en achterkant van de voortstuwingsruimten met dien verstande, dat, indien de voortstuwingsruimte in het achterschip is geplaatst, het achterste schot van deze ruimte tevens als achterpiekschot mag dienst doen;
- iv) een voldoende aantal bijkomende schotten doelmatig verdeeld over de lengte van het schip, met het oog op het bekomen van een voldoende dwarsscheepse sterkte en een redelijke standaard van waterdichte indeling;

b) het aanvaringsschot moet waterdicht opgetrokken worden tot het bovenste doorlopende dek. Indien het schip een lange bovenbouw op het voorschip heeft, moet het aanvaringsschot doorlopen tot het dek van deze bovenbouw en aldaar dicht zijn tegen weer en wind.

Alle andere schotten moeten waterdicht tot aan het vrijboorddek opgetrokken worden. Het achterpiekschot evenwel mag eindigen beneden het vrijboorddek, op voorwaarde dat aldaar een waterdicht dek of platform aanwezig is, dat zich uitstrekt tot de achtersteven of een waterdichte stevenplaat, en dit dek of platform boven de lastlijn gelegen is;

c) de waterdichte schotten moeten deugdelijk worden geconstrueerd en voldoende sterk zijn voor het beoogde doel;

d) de waterdichte schotten moeten zorgvuldig worden nagezien en de waterdichtheid door bespuiten worden beproefd. Piekschotten, welke geen wanden van tanks zijn, worden beproefd door de pieken met water te vullen tot aan de zomerlastlijn.

Art. 30. Oeningen in waterdichte schotten, waterdichte deuren.

1. Het aantal openingen in waterdichte schotten moet worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting en de goede uitoefening van de dienst aan boord; deze openingen moeten van deugdelijke middelen tot afsluiting zijn voorzien.

2. Indien pijpen, spui pijpen, elektrische leidingen, enz., door waterdichte schotten zijn gevoerd, moeten de doorvoeringen waterdicht zijn.

3. Behoudens het bepaalde in bijlage III, mogen afsluiters en kranen die geen deel uitmaken van een pijpleidingssysteem, niet zijn aangesloten op openingen in waterdichte schotten. Terugslagkleppen of afsluiters in waterdichte schotten, deel uitmakend van een pijpleidingssysteem, moeten goed sluiten en voldoende sterk zijn, hun bewegings- en sluitingsinrichtingen moeten een goede werking te allen tijde kunnen waarborgen.

4. Lood of andere materialen van geringe bestendigheid tegen hitte, mogen niet in leidingssystemen, die door waterdichte schotten gaan, worden toegepast, indien beschadiging daarvan in geval van brand aan de waterdichtheid van de schotten afbreuk zou doen.

5. In het aanvaringsschot mogen geen deuren, mangaten of andere toegangsoeningen voorkomen onder het bovenste doorlopende dek.

6. Onverminderd het bepaalde van bijlage II voor wat een passagiersschip betreft, mag het aanvaringsschot onder het bovenste doorlopende dek slechts door 2 pijpen worden doorboord, elk voorzien van een afsluiter, bedienbaar vanaf het bovenste doorlopende dek en in de voorpiek rechtstreeks tegen het aanvaringsschot bevestigd. Deze afsluiters moeten voorzien zijn van een standaardwijzer, die op de plaats waar zij bediend worden, aanduidt of zij open of gesloten zijn.

7. Aan boord van een passagiersschip moeten de openingen in waterdichte schotten en de waterdichte deuren bovendien voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II.

8. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, moeten de waterdichte deuren aan de hierna volgende voorschriften voldoen:

a) waterdichte deuren, andere dan tunneldeuren, mogen slechts met toestemming van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zijn aangebracht;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) een waterdichte deur moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vervaardigd zijn van gepast materiaal, doelmatig geconstrueerd en voldoende sterk zijn voor het beoogde doel, en deugdelijk zijn aangebracht;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) de bewegings- en sluitingsinrichtingen moeten te allen tijde een goede werking kunnen waarborgen, zelfs als het schip 15° trim of slagzij heeft;

d) i) waterdichte schuifdeuren moeten door middel van een goedgekeurde inrichting met de hand beweegbaar zijn, van op een goed toegankelijke plaats, gelegen buiten de voortstuwingsruimte en boven het vrijboorddek;

ii) een waterdichte deur, welke van uit de voortstuwingsruimte toegang verleent tot een waterdichte schroefastunnel, moet een schuifdeur zijn. Deze deur moet, behalve van op

afstand zoals bepaald in het voorgaande lid, bovendien ter plaatse aan beide zijden van het schot met de hand kunnen bewogen worden;

iii) schuifdeuren moeten zijn voorzien van standaardwijzers die op alle plaatsen waar de deur beweegbaar doch niet zichtbaar is, aangeven of de deur is geopend dan wel gesloten;

e) waterdichte scharnierdeuren mogen, onder door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te stellen voorwaarden, slechts worden aangebracht op het hoogste niveau dat mogelijk is. Waterdichte scharnierdeuren moeten aan beide zijden van het schot bedienbaar zijn door middel van snelwerkende sluitmiddelen;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

f) na plaatsing aan boord, zal elke waterdichte deur zorgvuldig worden nagezien, haar goede werking worden gecontroleerd en de waterdichtheid ervan door bespuiten worden beproefd.

Art. 31. Mangaten.

Mangaten op ruimten voor berging van water en olie, op kofferdammen en droge tanks moeten gemakkelijk bereikbaar zijn wanneer het schip ledig is en naar behoren kunnen gesloten worden.

Art. 32. Patrijspoorten.

1. De patrijspoorten moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage I.

2. De patrijspoorten op passagiersschepen moeten bovendien voldoen aan de eisen gesteld in bijlagen II en IV.

3. Alle patrijspoorten moeten verder voldoen aan de door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] gestelde eisen betreffende type en sterkte.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Art. 33. Vul-, peil- en luchtpijpen.

1. Maatregelen dienen genomen te worden om ontoelaatbare overdrukken in tanks en leidingssystemen te voorkomen.

2. Op dubbele bodem- of andere tanks moeten peil- en luchtpijpen en op de vullings van alle ruimten die niet te allen tijde toegankelijk zijn, moeten peilpijpen zijn aangebracht.

Onder door hem te stellen voorwaarden kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toestaan dat op dubbele bodem- of andere tanks in plaats van peilpijpen een peilinrichting van een goedgekeurd type is aangebracht.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Peil- en luchtpijpen moeten in laadruimen en aan dek zodanig beschermd of zo sterk zijn, dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd. Onder de peilpijpen moeten stootplaatjes zijn aangebracht.

Peilpijpen op tanks en kofferdammen moeten zoveel mogelijk boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, op een steeds toegankelijke plaats uitkomen; peilpijpen van brandstoftanks moeten bovendien op een, naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], veilige plaats

uitkomen. Korte peilpijpen die onder het vrijboorddek of op een passagiersschip onder het schottendek uitkomen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende kranen; op brandstoftanks mogen zij niet zijn geplaatst in de nabijheid van stoomketels, elektrische machines, elektrische schakel- en verdeelinrichtingen en elektrische toestellen voorzover deze niet doelmatig beschermd zijn uitgevoerd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. a) Luchtpijpen van tanks die hetzij door het openen van één of meer kranen of afsluiters van buitenboord kunnen vollopen, hetzij door middel van een werktuiglijk gedreven pomp kunnen worden gevuld, alsmede alle luchtpijpen van dubbele bodemtanks en kofferdammen en van voorraad-, bezink- en dagtanks voor brandstofolie, moeten boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de open lucht uitmonden en aldaar steeds toegankelijk zijn.

b) De luchtpijpen van brandstoftanks moeten bovendien op een naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] veilige plaats uitkomen en zijn voorzien van een doelmatige vlamkerende inrichting.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) Het is toegestaan de luchtpijpen van die tanks waarvan de inhoud bij uitvloeien op het open dek gevaar kan opleveren of om andere redenen ongewenst is, naar een overvloeitank te leiden. De ontluchting van de overvloeitank dient boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de open lucht uit te monden en aldaar steeds toegankelijk te zijn. De overvloeitank dient zodanig te zijn bemeten dat de maximaal mogelijke gelijktijdige toevoer naar alle tanks, waarvan de luchtpijpen op de overvloeitank zijn aangesloten, gedurende tien minuten kan worden opgenomen.

De ontluchting van de overvloeitank dient zodanig te zijn bemeten, dat deze de maximum te verwachten toevoer zonder overmatige drukverhoging kan verwerken. Bovendien dient de overvloeitank te zijn voorzien van een alarminrichting, welke in werking treedt indien de overvloeitank voor 75 pct. is gevuld.

5. De hoogte van de opening van luchtpijpen boven blootgestelde delen van het vrijboorddek of van het dek van een bovenbouw, zomede de afsluiting van die opening moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 18 van bijlage I.

6. Vul- en peilpijpen op drinkwatertanks moeten ten minste 15 cm boven het dek reiken.]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 3>

Art. 34. Openingen in huid, de dekken en de bovenbouw, luchtkokers.

1. Openingen in het scheepsboord, onder het vrijboorddek, als toegangs-, laad- en kolenpoorten, moeten door deugdelijke afsluitingsmiddelen van voldoende sterkte waterdicht kunnen worden gesloten.

2. Openingen in de eindschotten van een gesloten bovenbouw en openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van de dekken moeten door deugdelijke afsluitingsmiddelen, dicht tegen weer en wind, kunnen worden gesloten.

[3. Paalmasten en laadpalen, die als luchtkokers zijn ingericht, alsmede niet afneembare luchtkokers moeten zijn voorzien van goed sluitende dempers die aan dek kunnen worden

bewogen. Indien afneembare luchtkokers een zodanige diameter, lengte of gewicht hebben dat het afnemen hiervan bezwaarlijk is, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld] is voorschrijven dat ook deze van goed sluitende dempers moeten zijn voorzien.

Standaanwijzers die aangeven of de demper de doorgang openlaat dan wel afsluit, moeten aanwezig zijn.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 4>

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[4.] Bijlage I, en voor passagiersschepen bovendien bijlage II, bevatten nadere voorschriften omtrent de in vorige paragrafen genoemde openingen.

<hernummering door KB 24 november 1978, art. 4>

[5.] Luchtkokers moeten voldoen aan de voorschriften van bijlage I en van bijlage IV.

<hernummering door KB 24 november 1978, art. 4>

Art. 35. Toegangen, uitgangen, vluchtingen, liften.

1. De toegangen naar de verblijven van de opvarenden en de plaatsen, waar de schepelingen hun werk plegen te verrichten, moeten te allen tijde buiten de ruimten om, waarin de voortstuwingswerktuigen en de stoomketels zijn opgesteld, behoorlijk bereikbaar zijn. Hierbij moet rekening worden gehouden met de bepalingen van bijlage I en van bijlage XIV.

2. De ruimten, waarin de voortstuwingswerktuigen en de stoomketels zijn opgesteld, mogen niet in rechtstreekse verbinding staan met de verblijven voor passagiers en bemanning.

3. De machinekamer en de stookplaats van schepen van 1.000 ton of meer moeten tenminste aan elke zijde een uitgang hebben met voldoende trap- of ladderbindingen tot de vloerplaat.

4. De toegang tot de laadruimen moet geschieden door middel van vaste stalen ladders die zich steeds in behoorlijke staat moeten bevinden.

5. Aan boord van ieder schip moeten vluchtingen en middelen tot ontsnapping zijn aangebracht overeenkomstig het bepaalde van bijlage IV.

6. Het aantal, de plaats en de afmetingen van de trappen, deuropeningen en gangen moeten, gelet op het aantal personen die er in noodgeval gebruik moeten van maken, ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Alle toegangen, uitgangen, vluchtingen en middelen tot ontsnapping moeten zodanig zijn aangebracht dat zij gemakkelijk bereikbaar zijn.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 5>

7. Personen- en goederenliften [en roltrappen], welke aan boord van schepen zijn opgesteld, moeten beantwoorden aan de voorschriften van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming en gekeurd worden door een bij dit reglement erkend organisme. In

verband met het gevaar voor brand zal bij de opstelling aan boord rekening gehouden worden met de voorschriften van bijlage IV.

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 5>

Art. 36. Verschansing, reling, enz.

1. Alle aan weer en wind blootgestelde dekken moeten door een deugdelijke verschansing of reling van voldoende hoogte worden beschermd.

2. Een dergelijke bescherming moet langs aan weer en wind blootgestelde trappen en loopgangen zijn aangebracht.

3. De opvarenden moeten, waar zulks nodig is, door leuning, stangen of beschermkappen tegen bewegende delen van de werktuigen worden beschermd.

4. Voor elke glad-dek-luikopening, moet een wegneembare reling of bescherming van tenminste 0,90 m hoogte worden voorzien, die de opening volledig kan omringen, alsook een voetstootstuk ter hoogte van deze reling of bescherming, tenzij de opening voorzien is van een niet wegneembaar, neervallend deksel of rooster.

[5. Trappen en ladders die een helling vertonen van minder dan 70° met de horizontale lijn en tevens meer dan één meter hoog zijn, loopplanken, inschepingsbruggen, enz., moeten van handgrepen of van leuntouwen worden voorzien en veilig te gebruiken zijn.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 18>

6. Bijlage I en voor wat betreft passagiersschepen bijlage II, bevatten nadere bepalingen betreffende de verschansing en de reling.

Art. 37. Waterlozing.

Alle aan weer en wind blootgestelde dekken moeten, onder inachtneming van de bepalingen van bijlage I, voorzien zijn van voldoende inrichtingen om zo spoedig mogelijk van overkomend water te worden bevrijd.

Art. 38. Afsluiting buitenboordopeningen.

1. Buitenboordin- en uitlaatopeningen van pijpleidingen behorend tot de werktuiglijke inrichting, moeten voldoen aan het bepaalde in §§ 2 en 5 van artikel 20 van bijlage I.

2. Buitenboorduitlaten, andere dan die bedoeld in § 1, moeten voldoen aan het bepaalde in §§ 1, 3 en 5 van artikel 20 van bijlage I en, voor zover het een passagiersschip betreft, bovendien aan het bepaalde van artikel 16, van bijlage II.

Art. 39. Uitzicht voor de roerganger. Commandobrug.

1. Aan boord van elk schip moet de plaats, van waaruit het schip gestuurd wordt, zodanig zijn gekozen, dat de roerganger aldaar een vrij uitzicht over het voorschip heen heeft.

2. Een commandobrug moet over de gehele breedte van het schip doorlopen, tenzij de aard van het uitgeoefende bedrijf dit niet mogelijk maakt. Van de commandobrug moet een vrij uitzicht over het voorschip heen verkregen kunnen worden.

Tevens moet een voldoende uitzicht naar achter mogelijk zijn.

[Art. 40. Stuurinrichtingen.

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

a) "tankschip": een tankschip omschreven in artikel 1 evenals een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van gevaarlijke stoffen bedoeld in lid 4, c, van artikel 108.

b) "nieuw tankschip": een tankschip:

(i) waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van afbouw bevindt op of na de datum van 1 september 1984;

(ii) dat een naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] belangrijke ombouw of wijziging ondergaat waarvoor het contract wordt afgesloten of waarvan de werken bij afwezigheid van een contract beginnen na de datum van 1 september 1984.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) "bestaand tankschip": een tankschip dat geen nieuw tankschip is.

Evenwel moet niet worden geacht een belangrijke verbouwing of wijziging te hebben ondergaan, het bestaand tankschip met een laadvermogen van ten minste 20.000 metrieke ton, dat verbouwd of gewijzigd wordt om te voldoen aan de voorschriften van het Protocol van 1978, betreffende het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

2. Tenzij hierna uitdrukkelijk anders wordt bepaald moet elk schip zijn voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting. De hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting moeten ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zijn en zodanig worden ingericht dat een defect aan één van hen de andere niet onbruikbaar maakt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. a) Alle bestanddelen van een stuurinrichting en de roerkoning moeten ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van een deugdelijke en betrouwbare constructie zijn. Bijzondere aandacht dient gegeven aan de geschiktheid van elk essentieel bestanddeel dat niet dubbel is uitgevoerd. Ieder dergelijk essentieel bestanddeel dient op de gepaste plaatsen met anti-frictielagers zoals kogellagers, rollagers of glijlagers te zijn uitgerust, die blijvend gesmeerd zijn of die van smeerinrichtingen zijn voorzien.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) De ontwerp-druk dienend voor de dimensionering van pijpleidingen en andere bestanddelen van een stuurinrichting onderworpen aan inwendige hydraulische druk moet ten minste gelijk zijn aan 1,25 maal de maximale werkdruk die kan optreden onder de normale bedrijfsvoorwaarden vastgelegd in lid 4, b), rekening houdend met de druk die aan de lage drukzijde van het systeem kan bestaan.

Wanneer [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zulks nodig acht dienen voor het ontwerpen van pijpleidingen en onderdelen vermoeiingscriteria te worden toegepast, rekening houdend met pulserende drukken te wijten aan dynamische belastingen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) Veiligheidskleppen moeten worden aangebracht op elk deel van het hydraulisch systeem dat kan afgezonderd worden en waarin een druk kan optreden verwekt door de krachtbron of door uitwendige krachten. De afstelling van de veiligheidskleppen mag niet hoger zijn dan de ontwerp-druk. De kleppen dienen van een voldoende grootte te zijn en zo te zijn ingericht dat een overdreven stijging van de druk boven de ontwerp-druk wordt voorkomen.

4. De hoofdstuurinrichting en de roerkoning moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) voldoende sterk zijn gebouwd en zodanig zijn uitgevoerd, dat hiermede het schip op gemakkelijke wijze bij maximum dienstsnelheid vooruit kan worden bestuurd. Zulks dient ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te worden aangetoond;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) in staat zijn om het roer van 35° uitslag naar één zijde tot 35° uitslag naar de andere zijde te bewegen terwijl het schip op zijn grootste diepgang met de maximale dienstsnelheid vooruit vaart; de tijdsduur, nodig voor het bewegen van het roer, mag daarbij niet meer dan 28 seconden bedragen;

c) werktuiglijk worden bewogen wanneer zulks nodig is om aan de vereisten van het voorgaande lid te kunnen voldoen en in ieder geval wanneer, naar het oordeel van de met [de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 120 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerekend, wordt vereist;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

d) zodanig zijn ontworpen dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd; met dien verstande dat niet moet worden aangetoond door beproeving bij maximale achteruitsnelheid en maximale roeruitslag dat aan deze voorwaarde is voldaan.

5. De hulpstuurinrichting moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) voldoende sterk zijn gebouwd en zodanig zijn uitgevoerd dat het schip hiermede kan worden bestuurd bij een snelheid waarbij het nog manoeuvreerbaar is. Zij moet in geval van nood snel in bedrijf kunnen worden gesteld; eventueel voor het in bedrijf stellen benodigde onderdelen moeten in de nabijheid en gemakkelijk bereikbaar zijn opgeborgen;

b) in staat zijn om het roer van 15° uitslag naar één zijde tot 15° uitslag naar de andere zijde te bewegen in niet meer dan 60 seconden, terwijl het schip op zijn grootste diepgang vooruit vaart op de helft van de maximale dienstsnelheid of 7 knoop, welke van beide waarden de grootste is; en

c) werktuiglijk worden bewogen wanneer zulks nodig is om aan de vereisten van het voorgaande lid te kunnen voldoen en in ieder geval wanneer, naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 230 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerekend, wordt vereist.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. De drijfkrachteenheden van de hoofd- en hulpstuurinrichting moeten:

a) zodanig zijn ingericht dat ze automatisch opnieuw starten wanneer de voeding terug is hersteld na een stroomonderbreking;

b) van op de brug in werking kunnen worden gesteld. In geval van een storing in de voeding van eender welke drijfkrachteenheid van een stuurinrichting moet een hoorbaar en zichtbaar alarm op de brug worden gegeven.

7. Een hulpstuurinrichting is niet vereist, wanneer de hoofdstuurinrichting is uitgerust met twee of meer identieke drijfkrachteenheden en gesteld dat:

a) aan boord van een passagiersschip de hoofdstuurinrichting het roer kan bewegen zoals vereist is in lid 4, b) van dit artikel terwijl één van de drijfkrachteenheden buiten bedrijf is gesteld;

b) aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, de hoofdstuurinrichting het roer kan bewegen zoals vereist is in lid 4, b) van dit artikel terwijl alle drijfkrachteenheden in bedrijf zijn;

c) de hoofdstuurinrichting zodanig is ingericht dat na het optreden van één enkel defect in het pijpleidingsysteem of in één van de drijfkrachteenheden de defecte inrichting kan worden afgezonderd zodat het vermogen om te sturen kan worden gehandhaafd of snel kan worden herwonnen.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag, voor een periode van niet meer dan twee jaar nadat dit voorschrift in werking treedt, de installatie aanvaarden van stuurinrichtingen waarvan de betrouwbaarheid door hun staat van dienst is aangetoond doch die niet voldoen aan de vereisten van c) van dit lid voor wat het hydraulisch systeem betreft.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Stuurinrichtingen, andere dan deze van het hydraulische type, moeten voldoen aan een norm die naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] gelijkwaardig is aan het bepaalde van deze paragraaf.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

8. De stuurinrichting moet kunnen bediend worden:

a) in het geval van de hoofdstuurinrichting, zowel van op de brug als in de stuurmachinekamer;

b) in het geval van een hoofdstuurinrichting die ingericht is volgens het bepaalde in lid 7 van dit artikel, door middel van twee onafhankelijke verstelinrichtingen, beiden bedienbaar van op de brug. Dit vereist evenwel niet dat het stuurrad of de stuurhandel dubbel wordt uitgevoerd. Waar de verstelinrichting uit een hydraulische telemotor bestaat, is geen tweede onafhankelijk systeem vereist, behalve aan boord van tankschepen van 10.000 ton en meer.

c) in het geval van de hulpstuurinrichting, in de stuurmachinekamer. Indien de hulpstuurinrichting werktuiglijk wordt bewogen, moet zij eveneens van op de brug en onafhankelijk van de hoofdstuurinrichting bedienbaar zijn.

9. Elke verstelinrichting van de hoofd- en hulpstuurinrichting die bedienbaar is van op de brug moet aan de volgende vereisten voldoen:

- a) indien elektrisch, dient de verstelinrichting ofwel te worden bediend door een eigen afzonderlijke stroomkring gevoed door de stroomkring van de stuurinrichting vanaf een punt gelegen in de stuurmachinekamer, ofwel rechtstreeks worden gevoed vanaf de verzamelrails van het schakelbord waarop de stroomkring van de stuurinrichting is aangesloten en zulks vanaf een punt gelegen naast de aansluiting van de stroomkring van de stuurinrichting;
- b) in de stuurmachinekamer moeten voorzieningen zijn getroffen om elke verstelinrichting te kunnen loskoppelen van de stuurinrichting die erdoor bediend wordt;
- c) elke inrichting moet in werking kunnen worden gesteld vanaf de brug;
- d) ingeval de elektrische stroomtoevoer naar een verstelinrichting wordt onderbroken, moet op de brug een hoorbaar en zichtbaar alarm worden gegeven; en
- e) de stroomkringen voor de voeding van een verstelinrichting mogen alleen tegen kortsluiting worden beveiligd.

[10. De krachtstroomkringen en de verstelinrichtingen met inbegrip van de bijhorende bestanddelen, kabels en pijpleidingen vereist krachtens dit artikel en artikel 15 van bijlage VI, moeten over hun gehele lengte zo ver mogelijk van elkaar zijn gescheiden.

11. a) De juiste stand van het roer moet op de brug worden aangeduid. De roerstandaanwijzer moet onafhankelijk zijn van de verstelinrichting.

b) De juiste stand van het roer moet eveneens in de stuurmachinekamer kunnen worden waargenomen.

12. Een hydraulische stuurinrichting moet voorzien zijn van:

- a) inrichtingen om de zuiverheid van de hydraulische vloeistof te handhaven, rekening houdend met het type en de bouw van het hydraulisch systeem;
- b) een laag niveau alarm voor iedere tank voor hydraulische vloeistof dat zo vroeg als praktisch mogelijk is aangeeft wanneer hydraulische vloeistof weglekt. Een hoorbaar en zichtbaar alarm dient op de brug en in de ruimte voor machines, op een plaats waar het gemakkelijk kan worden waargenomen, te worden gegeven;
- c) een vast opgestelde voorraadtank van een voldoende capaciteit om ten minste één roerbewegingssysteem, met inbegrip van de expansietank, te hervullen indien wordt vereist dat de hoofdstuurinrichting werktuiglijk wordt aangedreven. Deze voorraadtank dient door middel van vaste leidingen aan de hydraulische systemen te zijn aangesloten, zodanig dat deze systemen gemakkelijk vanuit een plaats gelegen in de stuurmachinekamer kunnen hervuld worden. Deze voorraadtank moet van een peilinrichting zijn voorzien.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 2; gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 20>

13. De stuurmachinekamer moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) gemakkelijk toegankelijk zijn en, voor zover als doenlijk is, van de ruimte voor machines zijn gescheiden; en

b) voorzien zijn van gepaste inrichtingen om zeker te stellen dat de onderdelen en de bedieningsorganen van de stuurinrichting toegankelijk zijn om er aan te werken. Deze inrichtingen moeten bestaan uit handrelingen en roosters of andere antislipvloerbedekkingen ten einde zeker te stellen dat in geval van lekkage van hydraulische vloeistof geschikte arbeidsvoorwaarden aanwezig zijn.

14. Wanneer een roerkoning wordt vereist waarvan de middellijn ter plaatse van de helmstok meer dan 230 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerekend, dient te bedragen, moet een reservekrachtbron zijn voorzien die automatisch in werking treedt binnen de 45 seconden en die voldoende groot is om de drijfkrachteenheid welke voldoet aan het bepaalde in lid 5, b) van dit artikel evenals de bijhorende verstelinrichting en de roerstandaanwijzer te kunnen voeden. Deze reservekrachtbron dient te bestaan uit de noodkrachtbron bedoeld in artikel 53, ofwel uit een onafhankelijke krachtbron opgesteld in de stuurmachinekamer, die slechts voor dit doel mag worden gebruikt. Aan boord van ieder schip van 10.000 ton en meer, dient de reservekrachtbron een voldoende capaciteit te bezitten om onafgebroken gedurende ten minste 30 minuten te kunnen werken en, aan boord van ieder ander schip, gedurende ten minste 10 minuten.

15. Aan boord van ieder tankschip van 10.000 ton of meer en aan boord van ieder ander schip van 70.000 ton of meer, moet de hoofdstuurinrichting 2 of meer drijfkrachteenheden omvatten die voldoen aan het bepaalde in 6 van dit artikel.

16. Onverminderd het bepaalde in lid 17 van dit artikel moet elk tankschip van 10.000 ton of meer voldoen aan de volgende vereisten:

a) de hoofdstuurinrichting moet zodanig worden ingericht dat bij het wegvallen van het vermogen om te sturen wegens het optreden van een enig defekt in eender welk deel van één van de roerbewegingssystemen van de hoofdstuurinrichting, met uitzondering van de helmstok, het kwadrant of componenten bestemd voor dezelfde doeleinden of van het vastlopen van het roerbewegingsmechanisme, het vermogen om te sturen binnen de 45 seconden wordt hersteld na het uitvallen van één van de roerbewegingssystemen.

b) de hoofdstuurinrichting dient te bestaan uit, ofwel:

(i) twee onafhankelijke en gescheiden roerbewegingssystemen, ieder in staat om te voldoen aan het bepaalde in lid 4, b) van dit artikel; of

(ii) ten minste 2 identieke roerbewegingssystemen die gelijktijdig werkend in normale bedrijfsomstandigheden, in staat zijn om te voldoen aan het bepaalde in lid 4, b) van dit artikel. Wanneer zulks noodzakelijk is om aan deze vereisten te kunnen voldoen, moeten de hydraulische roerbewegingssystemen met elkaar worden verbonden. Verlies van hydraulische vloeistof uit één van deze systemen moet kunnen worden vastgesteld en het defekte systeem moet automatisch worden geïsoleerd zodat het andere roerbewegingssysteem of -systemen volledig operationeel blijven.

c) Stuurinrichtingen van een ander dan het hydraulisch type moeten aan een gelijkwaardige norm voldoen.

17. Onverminderd het bepaalde in lid 18 van dit artikel mogen door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] voor tankschepen van 10.000 ton of meer doch waarvan het laadvermogen kleiner is dan 100.000 metrische ton, andere oplossingen dan deze vermeld in lid 16 van dit artikel worden aanvaard die niet noodzakelijk aan het "enig defekt"-criterium met betrekking tot het roerbewegingsmechanisme of de roerbewegingsmechanismen moeten voldoen, mits een gelijkwaardige graad van veiligheid wordt bereikt, en

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

a) in geval van verlies van het vermogen om te sturen door een “enig-defekt” aan eender welk deel van het pijpleidingssysteem of aan één van de drijfkrachteenheden het vermogen om te sturen binnen de 45 seconden wordt hersteld, en

b) wanneer de stuurinrichting slechts een enkelvoudig roerbewegingssysteem omvat, bij het ontwerp ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] bijzondere aandacht wordt geschonken aan de berekening van de spanningen, met inbegrip van de vermoeiingsanalyse en van de breukmechanica, waar toepasselijk, aan de gebruikte materialen, aan het aanbrengen van afdichtingsinrichtingen, en aan de beproeving en de inspectie en de voorziening van een doeltreffend onderhoud.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

18. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag voor tankschepen van 10.000 ton of meer, doch met een laadvermogen van minder dan 70.000 metrische ton, voor een periode van niet meer dan twee jaar nadat dit voorschrift in werking treedt de installatie aanvaarden van stuurinrichtingen waarvan de betrouwbaarheid door hun staat van dienst is aangetoond doch die niet voldoen aan het “enig-defekt”-criterium vereist in lid 17 van dit artikel voor het hydraulisch systeem.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

19. Indien de bediening van het roer geschiedt door middel van een stuurrad moet de inrichting zodanig zijn dat, indien de bovenste spaak van het stuurrad naar stuurboord onderscheidelijk bakboord wordt gedraaid, de achterkant van het roer zich naar dezelfde zijde beweegt.

Bij stuurinrichtingen waarbij de krachtoverbrenging op de roerkoning geschiedt door middel van een kwadrant moeten een vanginrichting en stootnokken hiervoor aanwezig zijn.

20. Indien ten behoeve van de stuurinrichting van een schip gebruik wordt gemaakt van elektrische energie moet zijn voldaan aan het daaromtrent bepaalde in artikel 15 van bijlage VI.

21. Het roer moet op deugdelijke wijze in de draaipunten zijn gesteund. Het roer en de roerkoning moeten zodanig zijn ontworpen dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd.

22. a) Niettegenstaande het bepaalde van artikel 161 moet elk bestaand tankschip van 10.000 ton of meer niet later dan 1 mei 1983 voldoen aan de volgende vereisten:

- (i) het bepaalde in leden 8, a); 9, b) en d); 11; 12, b) en c) en 13, b) van dit artikel;
- (ii) er moeten 2 onafhankelijke verstelinrichtingen worden voorzien die ieder van op de brug moeten bedienbaar zijn. Het wordt echter niet vereist dat het stuurrad of de stuurhandel dubbel wordt uitgevoerd;
- (iii) in geval van defekt aan de in bedrijf zijnde verstelinrichting moet de tweede inrichting onmiddellijk in werking kunnen worden gesteld vanaf de brug; en
- (iv) elke verstelinrichting moet, indien elektrisch, worden bediend door zijn eigen afzonderlijke stroomkring die wordt gevoed vanaf de stroomkring van de stuurinrichting of rechtstreeks vanaf de verzamelrails van het schakelbord dat de stuurinrichting van stroom voorziet en zulks vanaf een punt gelegen naast de aansluiting van de stroomkring die de stuurinrichting voedt.

b) In aanvulling van het bepaalde in het voorgaande lid dient aan boord van elk bestaand tankschip van 40.000 ton of meer, niet later dan 1 september 1988, de stuurinrichting zodanig te zijn ingericht dat in geval van een «enig defect» aan de pijp of aan één van de drijfkrachteenheden, het vermogen om het schip te besturen kan worden gehandhaafd of de beweging van het roer dusdanig kan worden begrensd dan het vermogen om te sturen snel kan worden hersteld. Dit dient verwezenlijkt door:

- a) een onafhankelijk middel om het roer in bedwang te houden, of
- b) snelafsluiters die met de hand mogen bediend worden om het roerbewegingsmechanisme of -mechanismen te isoleren van de externe hydraulische leidingen, benevens een middel om de roerbewegingsmechanismen rechtstreeks te hervullen door middel van een vast opgestelde onafhankelijke pomp die werktuiglijk wordt aangedreven en een vast pijpleidingsysteem, of
- c) een inrichting die zodanig is opgevat dat, in geval van met elkaar verbonden hydraulische drijfkrachtsystemen, het verlies van hydraulische vloeistof in één systeem kan worden vastgesteld en dat het defect systeem kan worden geïsoleerd, hetzij automatisch, hetzij van op de brug zodat het andere systeem volledig operationeel blijft.

23. 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.

24. 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 beproeving 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) 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 en de plaats waar de stuurinrichting zich bevindt.

25. 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) dienen alle officieren die te maken hebben met de werking of het onderhoud van het stuurgerei 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.

26. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer moeten, buiten de onder lid 11 voorgeschreven nazichten en beproevingen, ten minste 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.

27. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan vrijstelling verlenen van de vereiste om de nazichten en beproevingen voorgeschreven in lid 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.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 20; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 41. Ankers, ankerkettingen en meertouwen.

1. Een schip zal uitgerust worden met ankers, ankerkettingen en meertouwen overeenkomstig de geünifieerde voorschriften terzake van de erkende classificatiemaatschappijen.

2. Ankers, ankerkettingen en meertouwen moeten voldoen aan de ter zake geldende geünifieerde voorschriften van de erkende classificatiemaatschappijen en gekeurd worden op de daarin voorgeschreven wijze.

3. De ankerkettingen moeten zodanig aan het schip zijn bevestigd, dat zij buiten de kettingbak kunnen worden ontsloten.

4. De voor een schip bestemde ankerkettingen mogen niet gebruikt worden voor het remmen tijdens het te water lopen.

5. De ankerinrichting moet, wat bouw, plaatsing en vermogen betreft, zodanig zijn, dat de ankers gemakkelijk en snel kunnen worden bediend, terwijl een bijzondere borginrichting van de ankers aanwezig moet zijn die het uitlopen ten gevolge van schok of stoot voorkomt.

Art. 42. Bescherming tegen brandgevaar, brandweerplannen en -boekjes. [Verwarmingstoestellen.]

<opschrift gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 6, 1°>

1. Bij de constructie, de indeling en de inrichting van een schip moeten voor de bescherming tegen brand de nodige voorzorgen zijn getroffen. Hierbij moet aan de voorschriften van bijlage IV worden voldaan.

2. Een passagiersschip en een schip van 500 ton en meer, geen passagiersschip zijnde, moet de brandweerplannen en -boekjes bepaald in bijlage IV aan boord hebben.

[3. a) Verwarmingssystemen met open vlam, geen kooktoestellen zijnde, zijn aan boord van een schip verboden.

b) De constructie en de inrichting van verwarming- en kooktoestellen, welke brandstofolie of vloeibaar gemaakte petroleumgassen als brandstof gebruiken, alsmede de opstelling ervan aan boord van een schip, moeten voldoen aan door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te stellen eisen. Zij moeten beveiligd zijn tegen het daarin ontstaan van te hoge druk.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Het bedieningsvoorschrift moet op een plaat van deugdelijk materiaal nabij deze toestellen zijn aangebracht.

c) Elektrische verwarmingstoestellen, zoals radiatoren, kooktoestellen en dergelijke, in gebruik aan boord van een schip moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 33 van bijlage VI.]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 6, 2°>

[4. In ruimten waar één of meer met olie gestookte ketels zijn opgesteld, moeten op doelmatige plaatsen roosters zijn aangebracht, ten einde de tanktop en de vullings te allen tijde te kunnen controleren. Voor dit doel moet tevens een vast aangebrachte verlichting aanwezig zijn, die voldoet aan het daaromtrent bepaalde in artikel 40 van bijlage VI.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 6, 3°>

Art. 43. Aanvullende voorschriften voor onbemande machinekamer, en schepen met verminderde wachtbezetting in de machinekamer.

1. Onverminderd het bepaalde in artikelen 45 en 46 moet, aan boord van:

a) een passagiersschip en van ieder ander schip van 500 ton en meer, vissersvaartuigen uitgezonderd, wanneer de machinekamer periodiek onbemand is, voldaan zijn aan de bepalingen van bijlage XXIII.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan ten aanzien van passagiersschepen, indien zulks naar zijn oordeel noodzakelijk is, aanvullende eisen stellen;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) schepen, geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 500 ton en vissersvaartuigen, waarvan de machinekamer periodiek onbemand is, moeten voldoen aan de door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te stellen eisen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Onverminderd het bepaalde in artikelen 45 en 46 moet de werktuiglijke inrichting en uitrusting van schepen, waarvan de machinekamer niet periodiek onbemand is, doch waar overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van artikel 91 met een verminderde wachtbezetting in de ruimten voor machines zal worden gevaren, voldoen aan de door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te stellen

aanvullende eisen. Goedkeuring om met verminderde wachtbezetting te varen zal worden verleend na een proefperiode en na te hebben aangetoond dat de ganse installatie bedrijfszeker werkt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 44. [Telegrafen, communicatiemiddelen.]

<opschrift gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 22, § 1>

1. Tussen de plaats waar het schip wordt bestuurd en de plaats of plaatsen waar de voortstuwingsinrichting wordt bediend, moeten volgende communicatiemiddelen bestaan:

a) een telegraaf waarmede op doeltreffende wijze orders kunnen worden gegeven die moeten kunnen worden beantwoord;

b) - een doeltreffend communicatiemiddel dat toelaat een gesprek te voeren;
- aan boord van schepen van minder dan 1.000 ton volstaat evenwel een alarmbel met overeengekomen signaalaanduiding.

De sub a) en b) voorziene communicatiemiddelen mogen niet door eenzelfde defect buiten werking gesteld kunnen worden.

Ingeval de voortstuwingsinrichting vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd geheel langs mechanische weg kan bediend worden, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toelaten dat slechts één communicatiemiddel aanwezig is.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Telegrafen waarvan de wijzerplaten langsscheeps zijn gericht moeten zodanig geplaatst en ingericht zijn dat voor het sein "vooruit", de bewegingshefboom naar voren moet worden bewogen.

[3. Van de plaats waar het schip wordt bestuurd, dient eveneens een doeltreffende rechtstreekse spreekverbinding te bestaan met de stuurmachinekamer en met het slaapvertrek van de kapitein.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 22, § 3>

4. Bij gebruik van een telefoonverbinding voor de in dit artikel genoemde doeleinden moet deze onafhankelijk zijn van het scheepsnet, tenzij een tweede communicatiemiddel aanwezig is, dat van het scheepsnet onafhankelijk is.

Art. 45. Bediening van de voortstuwingsinrichting.

1. Indien een voortstuwingswerktuig, behalve ter plaatse ook vanaf een daartoe speciaal aanwezige bedieningskamer, [of] rechtstreeks vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd kan worden aangezet, moet de hiervoor benodigde omschakelinrichting ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zodanig zijn uitgevoerd, dat:

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 23; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

- a) het voortstuwingswerktuig nimmer gelijktijdig vanaf meer dan één bedieningslokaal kan worden aangezet;
- b) het nimmer kan voorkomen dat door omschakeling van de bediening de draairichting van het voortstuwingswerktuig wordt omgekeerd of dit werktuig vanuit stilstand wordt aangezet;
- c) op elke bedieningspost op duidelijke wijze blijkt welke bedieningspost is ingeschakeld.

Het bepaalde onder c) van deze paragraaf, is niet van toepassing indien de bediening vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd geheel langs mechanische weg geschiedt.

2. Aan boord van een schip waar het omkeren van de door de schroef uitgeoefende stuwdruk geschiedt door het verstellen van de schroefbladen, moet dit verstellen in elk geval in de voortstuwingsruimte kunnen geschieden en moeten vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd door middel van de telegraaf bovendien orders kunnen worden gegeven betreffende het aanzetten en stoppen van het voortstuwingswerktuig.

De standen van de telegraafhandel op de brug, overeenkomende met deze orders, moeten tijdens normaal gebruik van de telegraaf, zijn geblokkeerd door middel van een verende pal of een andere op eenvoudige wijze op te heffen blokkering.

Indien het verstellen der schroefbladen bovendien kan geschieden vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd, moet de hiervoor benodigde omschakelinrichting ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zodanig zijn uitgevoerd, dat:

- a) het verstellen niet gelijktijdig van meer dan één bedieningsplaats kan geschieden;
- b) het nimmer kan voorkomen dat door omschakeling van de bediening de spoed van de schroefbladen noemenswaard wordt vermeld;
- c) op de bedieningsplaatsen op duidelijke wijze blijkt welke bedieningsplaats is ingeschakeld.

Het bepaalde onder c) van deze paragraaf is niet van toepassing indien de bediening vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd geheel langs mechanische weg geschiedt.

3. Indien het omkeren van de draairichting van de schroef of het verstellen der schroefbladen geschiedt vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd, moet de inrichting zodanig zijn, dat voor de vaart "vooruit", het commando-orgaan naar voren moet worden bewogen of in de richting van de wijzers van een uurwerk moet worden gedraaid.

Art. 46. Machines, ruimten voor machines.

1. De inrichting van de ruimten voor machines moet voldoen aan de eisen gesteld door een erkende classificatiemaatschappij.

2. a) De voortstuwings- en hulpwerktuigen moeten in hun geheel en in hun onderdelen, zowel voor de bouw als voor de werking, beantwoorden aan de eisen van een erkende classificatiemaatschappij. Zij moeten goed functioneren, nauwkeurig gesteld en deugdelijk gefundeerd worden;

b) met de hand omzetbare keerkoppelingen moeten zodanig zijn ingericht, dat slippen van de koppeling op eenvoudige wijze kan worden verholpen.

Keerkoppelingen en verstelinrichtingen van schroefbladen, die door middel van oliedruk worden bediend, moeten indien de oliepomp niet op eenvoudige wijze door een reservepomp kan worden vervangen - in de stand "vooruit", kunnen worden vastgezet;

c) indien de hoofdmotor niet is voorzien van een uitschakelbare koppeling, moet de torninrichting uit een wormoverbrenging bestaan of moet de asleiding op andere wijze tegen draaien kunnen worden geborgd.

3. a) Elk schip, met uitzondering van een zeilschip, moet uitgerust zijn met middelen tot werktuiglijke voortstuwing van een voldoende vermogen, te beoordelen naar normen die in verband met de vorm en de afmetingen van het schip door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] worden vastgesteld. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan eveneens het maximum vaststellen van het vermogen dat de voortstuwingsmotor mag ontwikkelen in verband met de bouw van het schip;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) er moet een zodanig vermogen voor achteruit varen kunnen worden ontwikkeld, dat het schip onder alle in de praktijk voorkomende omstandigheden behoorlijk manoeuvreerbaar is;

c) bij de eerste proeftocht van een passagiersschip moet worden aangetoond dat de voortstuwingsinstallatie in staat is de richting van de stuwdruk van de voortstuwder in voldoende korte tijd bij manoeuvreren onder normale omstandigheden om te keren en daardoor het schip van maximum dienstsnelheid vooruit tot stilleggen te brengen;

d) onverminderd het bepaalde in c), moeten voor ieder schip bij de eerste gelegenheid alle nuttige inlichtingen omtrent de manoeuvreerbaarheid en de stopweg in functie van diepgang en snelheid verzameld worden.

4. Aan boord van schepen moeten de nodige schikkingen worden getroffen om gevaarlijke overdrukken in de leidingen en toestellen te voorkomen.

5. Aan boord van passagiersschepen en aan boord van schepen van 500 ton en meer mogen de circulatiepompen, welke niet door het hoofdvoortstuwingswerktuig worden gedreven en welke bij de geringste diepgang boven water spuien, niet in de reddingboten en reddingvloten lozen. Daartoe dienen zij voorzien te zijn van goedgekeurde middelen.

6. Waar sterke verhitting kan worden verwacht moet het hout door staalplaat, door met staalplaat beklede asbestplaten, of door ander doelmatig isolatiemateriaal worden beschermd. In ruimten voor machines moet ieder houten dek aan de onderzijde met staalplaat bekleed zijn.

7. Roosters en vloerplaten moeten deugdelijk zijn gesteund. Wanneer zij geborgd zijn, moet de inrichting zodanig zijn, dat de platen en roosters gemakkelijk gelicht kunnen worden. Aan de zijkanten en openingen moeten opstaande randen voorzien worden.

8. De doorgang in een tunnel mag niet versperd worden door scheepsbenodigdheden en losse stukken.

9. Ruimten voor machines moeten behoorlijk schoon en in het bijzonder vrij van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke, gehouden worden.

10. De inrichting en de opstelling van werktuigen aan dek of in ruimten waarin werkzaamheden worden verricht, moeten zodanig zijn dat de veiligheid en de gezondheid van daarbij of daarin te werk gestelde personen gewaarborgd zijn.

Art. 47. Gebruik van vloeibare brandstoffen en andere ontvlambare vloeistoffen.

[1. Tenzij in bijzondere gevallen, voor te leggen aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], mag als vloeibare brandstof voor de werktuigen en ketels, vast opgesteld aan boord, slechts brandstof gebruikt worden waarvan het vlampunt niet lager is dan 60° C.]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art.7; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. De constructie, de inrichting en de opstelling van tanks, leidingen, enz., voor vloeibare brandstoffen of andere ontvlambare vloeistoffen, moet beantwoorden aan de eisen gesteld in bijlage IV.

Art. 48. Aanzetluchtvasen, recipiënten onder druk, hydrofoortanks.

[1. a) Aanzetluchtvasen moeten voldoende sterk geconstrueerd en beveiligd zijn;

b) bij de beoordeling van de constructie en uitvoering van de onder letter a), bedoelde luchtvasen, zomede van hun appendages, aansluitingen en leidingen, zullen de regels van een erkende classificatiemaatschappij worden gevolgd, voor zover bij of krachtens dit besluit geen andere regels worden gegeven;

c) de onder letter a), bedoelde luchtvasen moeten worden beproefd overeenkomstig de regels van een erkende classificatiemaatschappij, voor zover bij of krachtens dit besluit geen andere regels worden gegeven.

2. De totale capaciteit van aanzetluchtvasen voor voortstuwingsmotoren moet voldoende groot zijn, om -zonder tussentijds bijpompen van lucht - bij:

a) direct omkeerbare motoren: 12 maal te kunnen aanzetten, afwisselend in beide draairichtingen;

b) motoren met één draairichting: 6 maal te kunnen aanzetten.

De capaciteit van de luchtcompressoren moet voldoende groot zijn om de lege aanzetluchtvasen binnen één uur weer op de werkdruk te brengen.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 4>

3. De recipiënten voor samengeperst, vloeibaar gemaakt of opgelost gas, met uitzondering van de aanzetluchtvasen, moeten beantwoorden aan en gekeurd worden volgens de voorschriften van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming.

4. Hydrofoortanks moeten zijn voorzien van een manometer, een veiligheidsklep, een peilglas en een man- of handgat.

Art. 49. Koelinrichtingen.

1. De koelinrichtingen waarvan het afkoelingsmiddel gevaar oplevert voor de gezondheid van het personeel, alsmede de vaten die dit afkoelingsmiddel bevatten, moeten zich in een afdeling bevinden, wel gescheiden van die waar de schepelingen gewoonlijk vertoeven en ruim verlucht worden door middel van twee kokers, die onderscheidenlijk van het laagst- en van het hoogstgelegen punt van deze afdeling uitgaan en in de open lucht uitmonden.

2. De koelinrichtingen waarvan het afkoelingsmiddel geen gevaar oplevert voor de gezondheid van het personeel alsmede de vaten die dit afkoelingsmiddel bevatten, mogen in de machinekamer worden geplaatst of in een afdeling, die hiermede in verbinding staat.
3. De toegangsdeuren van koelruimten moeten van binnen uit kunnen geopend worden.
4. Een degelijke waarschuwingsinrichting, die vanuit de koelruimte kan bediend worden, moet worden aangebracht.
5. Bovendien moeten de koelinrichtingen en hun toebehoren goedgekeurd zijn.

Art. 50. Lens- en ballastinrichtingen.

Aan boord van een schip moeten het aantal en de capaciteit van de lenspompen, de lens- en ballastinrichtingen voldoen aan het bepaalde in bijlage III.

Art. 51. Stoomketels, stoomrecipiënten, autoclaven en soortgelijke toestellen.

Stoomketels, stoomrecipiënten, autoclaven en soortgelijke toestellen moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage VII.

Art. 52. Hoofdstoomafsluiters.

De hoofdstoomafsluiters van elke stoomketel moeten steeds gemakkelijk bereikbaar zijn en hetzij van het dek, hetzij van een andere goed bevonden plaats kunnen worden behandeld. Zij moeten voorzien zijn van een duidelijke aanwijzing, hoe gedraaid moet worden om de afsluiters te openen en te sluiten.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan toestaan dat hoofdafsluiters van kleine hulpketels uitsluitend ter plaatse aan de ketel bedienbaar zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 53. Elektrische inrichtingen, noodinstallatie.

1. Elektrische inrichtingen moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage VI.
2. Aan boord van schepen moet in het voortstuwingsgedeelte, bij de peilglazen van de stoomketels, bij de lenskorven, op het sloependek nabij de reddingboten en reddingvloten, bij de kompassen, de trappen, uitgangen en vluchtingen, in de gangen, de voornaamste verblijven en doorgangen, in alle betreedbare liftkooien en de daarbij behorende machinekamers, alsook in de controlestations als bedoeld in [bijlage IV, artikel 3], een elektrische verlichting zijn aangebracht.

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 8>

Daarenboven moeten doeltreffende middelen worden voorzien voor het verlichten van de reddingboten en de davits met toebehoren, de reddingvloten en de middelen voor te water laten met toebehoren, gedurende het gereed maken vóór en tijdens het te water vieren, benevens voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de reddingboten en reddingvloten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid, alsook voor het verlichten van de plaatsen waar de reddingvloten geborgen zijn, die niet mechanisch te water worden gebracht.

3. Aan boord van alle schepen dient een elektrische noodinstallatie aanwezig te zijn welke moet voldoen aan de eisen gesteld in bijlage VI.

Art. 54. Alarm- en oproepinstallaties.

1. Aan boord van alle passagiersschepen en schepen met een lengte van 45 m en meer, moet een elektrische alarminstallatie zijn aangebracht welke van op de commandobrug in werking kan gesteld worden, en waarmede in geval van nood de passagiers en de bemanning kunnen worden gewaarschuwd.

2. Aan boord van een passagiersschip moet een speciale alarminstallatie, bediend van op de commandobrug of vanuit een controlestation, voorzien zijn om de bemanning bijeen te roepen. Dit alarm mag deel uitmaken van de algemene alarminstallatie van het schip maar moet afzonderlijk, van de alarminstallatie voor de passagiersruimten, in werking kunnen gesteld worden. Doorheen alle accommodatieruimten, dienstruimten en controlestations moet een systeem van luidsprekers of een andere doeltreffende oproepinrichting aangebracht worden.

3. Voor toepassing van dit artikel wordt onder de lengte van het schip verstaan de lengte zoals bepaald in bijlage I, artikel 2.

Art. 55. Films en opstelling van projectietoestellen.

Films, de opstelling van projectietoestellen, zomede de ruimte waarin deze toestellen zullen worden gebezigd, moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage XV.

Art. 56. Verblijven voor bemanning.

1. De verblijven van de bemanningsleden moeten voldoen aan de eisen in bijlage XIV gesteld.

2. De verblijven van de kapitein moeten tenminste voldoen aan diezelfde eisen.

Art. 57. Slijtage.

De samenstellende delen van de romp en van de werktuigen en inrichtingen, welke van belang kunnen zijn voor de veiligheid van schip en opvarenden, mogen niet te veel uitgevreten of versleten zijn.

HOOFDSTUK V - Uitrusting

1. Reddingmiddelen:

Art. 58. Reddinggordels.

1. Aan boord van een schip moet voor iedere opvarende tenminste 1 reddinggordel van een goedgekeurd type aanwezig zijn, en bovendien, tenzij deze reddinggordels ook voor kinderen geschikt zijn, een voldoende aantal kinderreddinggordels van een goedgekeurd type.

Aan boord van passagiersschepen moet, behalve het aantal reddinggordels vereist krachtens voorgaande paragraaf, een extra hoeveelheid reddinggordels aanwezig zijn van 5 pct. van het totale aantal opvarenden.

[Aan boord van vissersvaartuigen moet voor iedere opvarende tenminste 1 reddinggordel en 1 werkvest, beide van een goedgekeurd type, aanwezig zijn. Werkvesten worden gedragen overeenkomstig het bepaalde bij artikel 125, tweede lid.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 5>

2. De reddinggordels moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage X.

3. De reddinggordels moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen zijn geborgen; hun plaats moet duidelijk zijn aangegeven.

De reddinggordels bedoeld in het tweede lid van § 1, moeten aan boord op duidelijk opvallende plaatsen geborgen zijn.

4. Aangaande het gebruik van de reddinggordels en de plaats waar zij zijn geborgen moeten voor alle opvarenden duidelijke aanwijzingen zijn aangebracht.

5. Het merkteken van de goedkeuring moet op duidelijke wijze op de reddinggordels aangebracht zijn.

Art. 59. Reddingboeien.

1. Aan boord van elk schip moet tenminste het hieronder vermelde aantal reddingboeien aanwezig zijn:

a) aan boord van vissersvaartuigen van minder dan 200 ton: 2;
van 200 ton en meer doch minder dan 500 ton : 4;
van 500 ton en meer: 6;

b) aan boord van alle schepen, geen passagiersschepen noch vissersvaartuigen zijnde, van minder dan 500 ton : 4, en aan boord van schepen van 500 ton en meer: 8;

c) aan boord van passagiersschepen bij een lengte van het schip (zoals bepaald in artikel 2, van bijlage II):
van minder dan 61 m: 8;
van 61 tot 122 m: 12;
van 122 tot 183 m: 18;
van 183 tot 244 m: 24;
van 244 en meer: 30.

2. Ten minste de helft van het aantal voorgeschreven reddingboeien, doch aan boord van passagiersschepen niet minder dan 6 moet voorzien zijn van een daaraan met een lijn verbonden zelfontbrandend licht.

3. Aan boord van tankschepen moeten de in § 2 bedoelde lichten van een goedgekeurd elektrische element-type zijn.

4. Aan boord van passagiersschepen en van andere schepen van 500 ton en meer moet aan elke zijde ten minste één van de voorgeschreven reddingboeien van een drijvende lijn met een lengte van ten minste 27,50 m voorzien zijn. Aan boord van schepen van minder dan 500 ton, geen passagiersschepen zijnde, moet ten minste één van de voorgeschreven reddingboeien van een dergelijke lijn voorzien zijn.

Deze boeien mogen niet van een zelfontbrandend licht als bedoeld in § 2 of van een zelfwerkend rooksignaal als bedoeld in § 5 zijn voorzien.

5. Aan boord van passagiersschepen en van andere schepen van 500 ton en meer moeten ten minste 2 en aan boord van schepen van minder dan 500 ton, geen passagiersschepen zijnde, ten minste 1 van de krachtens § 2 van zelfontbrandende lichten voorziene reddingboeien bovendien voorzien zijn van een doelmatig, zelfwerkend rooksignaal [van een goedgekeurd type], dat gedurende ten minste 15 minuten rook van zeer duidelijk zichtbare kleur kan verspreiden; deze boeien moeten vanaf de brug snel te water geworpen kunnen worden.

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 6>

6. Alle reddingboeien moeten zo geplaatst zijn, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn.

7. Reddingboeien moeten altijd onmiddellijk kunnen worden geworpen en mogen niet op enigerlei wijze blijvend bevestigd zijn.

8. Reddingboeien en zelfontbrandende lichten moeten [van een goedgekeurd type] zijn en voldoen aan de eisen gesteld in bijlage X, artikel 14.

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 6>

Art. 60. Reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen aan boord van passagiersschepen.

1. Een passagiersschip, dat internationale reizen maakt, geen korte internationale reizen zijnde, moet aan boord hebben:

a) aan elke zijde reddingboten die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan evenwel toestaan dat reddingboten worden vervangen door reddingvloten van het strijkbare type met dezelfde totale capaciteit, met dien verstande echter dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om 37,5 pct. van het totale aantal opvarenden op te nemen;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) reddingvloten die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om 25 pct. van het totale aantal opvarenden op te nemen, alsmede drijvende toestellen voor 3 pct. van het totale aantal opvarenden.

Deze reddingvloten moeten van het strijkbare type zijn indien ingevolge het bepaalde onder a) reddingvloten van dit type aan boord moeten zijn. Voor een passagiersschip dat een indelingsfactor heeft van 0,33 of minder, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toestaan dat het, in plaats van met reddingvloten voor 25 pct. en drijvende toestellen voor 3 pct. van het totale aantal opvarenden, is uitgerust met drijvende toestellen voor 25 pct. van dat aantal.

2. a) Een passagiersschip dat korte internationale reizen maakt, moet zijn voorzien van een aantal stellen davits naar gelang van zijn lengte, als aangegeven in kolom A van de tabel in artikel 16 van bijlage X. Onder elk stel davits moet een reddingboot zijn geplaatst en deze reddingboten moeten te samen ten minste de minimum inhoud hebben vereist volgens kolom C van de tabel, of de inhoud die nodig is om alle opvarenden op te nemen indien deze minder is.

Wanneer het evenwel naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] niet uitvoerbaar noch redelijk is om op een schip dat korte internationale reizen maakt, het aantal stellen davits vereist volgens kolom A van de tabel te plaatsen, kan [het districthoofd] een kleiner aantal stellen davits toestaan, met dien verstande dat dit aantal nimmer kleiner mag zijn dan het minimum aantal aangegeven in kolom B van de tabel. De totale inhoud van de reddingboten aan boord van het schip moet echter ten minste gelijk blijven aan de minimum inhoud vereist volgens kolom C van de tabel, of aan die welke nodig is om alle opvarenden op te nemen indien deze minder is;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) met inachtneming van het bepaalde onder c), moeten, wanneer de reddingbootruimte berekend volgens het bepaalde onder a) niet toereikend is voor alle opvarenden, zoveel aanvullende reddingboten onder davits of reddingvloten worden geplaatst, dat de beschikbare plaatsruimte in de reddingboten en de reddingvloten te samen voldoende is om alle opvarenden op te nemen;

c) ongeacht het bepaalde onder b), mag op een passagiersschip dat korte internationale reizen maakt, het aantal opvarenden de totale capaciteit van de overeenkomstig het bepaalde onder a) en b) geëiste reddingboten niet te boven gaan, tenzij [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van oordeel is, dat zulks door de omvang van het verkeer noodzakelijk wordt gemaakt en in dat geval alleen als het schip voldoet aan het bepaalde in § 5 van artikel 6 van bijlage II;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

d) wanneer [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], op grond van het bepaalde onder c), het vervoer van meer personen dan waarvoor plaatsruimte in de reddingboten beschikbaar is, heeft toegestaan en overtuigd is, dat het op dat schip onuitvoerbaar is de in overeenstemming met het bepaalde onder b) aan boord aanwezige reddingvloten te plaatsen, mag hij een vermindering van het aantal reddingboten toestaan, met dien verstande dat:

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

(i) het aantal reddingboten op een schip met een lengte van 58 m of meer, nimmer kleiner zal zijn dan 4, waarvan aan elke zijde van het schip 2 moeten zijn geplaatst en op een schip met een lengte van minder dan 58 m, nimmer kleiner zal zijn dan 2, waarvan aan elke zijde van het schip 1 moet zijn geplaatst;

(ii) de reddingboten en reddingvloten te samen altijd voldoende ruimte bieden om alle opvarenden op te nemen;

e) elk passagiersschip dat korte internationale reizen maakt, moet behalve de reddingboten en reddingvloten vereist volgens het bepaalde in deze paragraaf, voldoende reddingvloten aan boord hebben om 10 pct. van het totale aantal personen waarvoor plaatsruimte in de reddingboten van dat schip beschikbaar is, op te nemen;

f) elk passagiersschip dat korte internationale reizen maakt, moet bovendien drijvende toestellen voor ten minste 5 pct. van het totale aantal opvarenden aan boord hebben;

g) [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan bepaalde schepen of groepen van schepen, voorzien van een "veiligheidscertificaat voor passagiersschepen" voor korte internationale reizen toestaan, reizen van meer dan 600

zeemijlen, doch niet meer dan 1.200 zeemijlen te maken, indien dergelijke schepen voldoen aan het bepaalde in § 5, van artikel 6, van bijlage II, en zij reddingboten aan boord hebben voor ten minste 75 pct. van het totale aantal opvarenden aan boord en overigens voldoen aan het bepaalde in deze paragraaf.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. a) Een passagiersschip moet 2 onder davits geplaatste goedgekeurde boten aan boord hebben, één aan elke zijde van het schip, voor gebruik bij "man over boord";

b) de onder a) bedoelde boten mogen worden meegerekend voor de toepassing van § 1 en § 2, mits zij volledig voldoen aan de eisen omschreven voor reddingboten in bijlage X en voor de toepassing van artikel 65, mits zij bovendien volledig voldoen aan de vereisten omschreven in artikel 4 van bijlage X en, waar toepasselijk, die in artikel 70.

Wanneer aan het bepaalde onder § 5 van artikel 68 voldaan is door het aanbrengen van toestellen aan de buitenzijde van de reddingboten behoeven de "man over boord"-boten, vereist volgens het bepaalde onder a) niet van zulke toestellen voorzien te zijn;

c) de onder a) bedoelde boten moeten, zolang het schip op zee is, gereed zijn voor onmiddellijk gebruik.

Art. 61. Reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen op vissersschepen.

Aan boord van elk vissersschip moeten zich reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen bevinden naar volgende maatstaf:

1. Aan boord van vissersschepen beneden 500 ton, één of meer reddingboten of automatisch opblaasbare reddingvloten groot genoeg om alle opvarenden te kunnen opnemen en één of meer drijvende toestellen groot genoeg om alle opvarenden te kunnen drijvend houden.

Elke reddingboot, automatisch opblaasbaar reddingvlot en drijvend toestel moet aan beide zijden kunnen te water gebracht worden.

2. a) Aan boord van vissersschepen van 500 ton of meer aan elke zijde één of meer reddingboten en/of automatisch opblaasbare vloten, per zijde voldoende groot of daar te samen voldoende groot om het totale aantal opvarenden op te nemen;

b) behalve de reddingboten en reddingvloten voorgeschreven onder a) moeten volgende aanvullende reddingmiddelen aan boord zijn:

(i) indien reddingboten aan boord zijn, automatisch opblaasbare reddingvloten groot genoeg om 25 pct. van het totale aantal personen waarvoor plaatsruimte in de reddingboten beschikbaar is, op te nemen;

(ii) indien automatisch opblaasbare reddingvloten aan boord zijn, aanvullende drijvende toestellen groot genoeg om 25 pct. van het totale aantal personen waarvoor plaatsruimte in de reddingvloten beschikbaar is drijvend te houden;

c) automatisch opblaasbare reddingvloten en drijvende toestellen moeten aan beide zijden van het schip kunnen te water gebracht worden.

Art 62. Reddingboten, reddingvloten aan boord van schepen, van minder dan 500 ton, geen passagiersschepen noch vissersvaartuigen zijnde.

Behoudens het bepaalde onder c) moet een schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van minder dan 500 ton en niet vallende onder het bepaalde in artikel 64, met reddingboten en reddingvlotten naar volgende maatstaf uitgerust zijn:

a) aan elke zijde een reddingboot, groot genoeg om alle opvarenden op te nemen; daarenboven één of meer reddingvlotten, groot genoeg of te samen groot genoeg om alle opvarenden op te nemen, dan wel,

b) aan elke zijde één of meer reddingvlotten, per zijde groot genoeg of daar te samen groot genoeg om alle opvarenden op te nemen; daarenboven een boot van een goedgekeurd type voor gebruik bij "man over boord";

c) het alternatief genoemd onder b) is niet van toepassing op tankschepen en schepen die zijn ingericht voor het vervoer van stoffen die reddingvlotten kunnen aantasten;

d) de reddingvlotten moeten aan beide zijden van het schip gemakkelijk te water kunnen worden gebracht.

Art. 63. Reddingboten en reddingvlotten aan boord van schepen van 500 ton of meer, geen passagiersschepen noch vissersvaartuigen zijnde.

1. Met inachtneming van het bepaalde in § 2 moet een schip van 500 ton of meer, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, en niet vallende onder het bepaalde in artikel 64, naar volgende maatstaf met reddingboten en reddingvlotten uitgerust zijn:

a) aan elke zijde één of meer reddingboten, per zijde groot genoeg of daar te samen groot genoeg om alle opvarenden op te nemen; alsmede,

b) één of meer reddingvlotten aan beide zijden gemakkelijk te water te brengen en groot genoeg of te samen groot genoeg om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen.

2. a) Behoudens het bepaalde onder b) moet een tankschip van 3.000 ton of meer ten minste 4 reddingboten aan boord hebben. Twee reddingboten moeten op het achterschip en 2 midscheeps zijn opgesteld, behalve op tankschepen die geen bovenbouw of dekhuis midscheeps hebben, waar alle reddingboten op het achterschip moeten zijn opgesteld;

b) indien het naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] op een tankschip van 3.000 ton of meer, zonder midscheepse opbouw of dekhuis niet uitvoerbaar is 4 reddingboten op het achterschip op te stellen, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toestaan dat in plaats daarvan aan elke zijde één reddingboot wordt gevoerd. In een dergelijk geval:

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

(i) mag de lengte van elke zodanige reddingboot niet meer zijn dan 8,5 m;

(ii) moet elke zodanige reddingboot zover naar voren zijn opgesteld als praktisch uitvoerbaar is, in ieder geval zover naar voren dat de afstand van de achterkant van de reddingboot tot de schroef ten minste 1,5 maal de lengte van deze reddingboot bedraagt;

(iii) moet elke reddingboot zo dicht bij het zeeoppervlak zijn opgesteld als veilig en uitvoerbaar is.

3. Ieder schip, zoals bedoeld onder § 1, met een lengte van 150 m of meer zonder midscheepse bovenbouw of dekhuis, moet benevens de reddingvlotten voorgeschreven onder § 1, b), een bijkomend reddingvlot aan boord hebben dat zover naar voren is geplaatst als praktisch uitvoerbaar is en dat groot genoeg is om ten minste 6 opvarenden op te nemen.

Art. 64. Reddingboten en reddingvlotten aan boord van fabrieksschepen.

1. Schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten aan boord hebben:

a) aan elke zijde reddingboten die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan evenwel toestaan dat reddingboten worden vervangen door reddingvlotten van het strijkbare type met dezelfde totale capaciteit, met dien verstande echter dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om 37,5 pct. van het totale aantal opvarenden op te nemen;

b) reddingvlotten die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen. Deze reddingvlotten moeten van het strijkbare type zijn indien ingevolge het bepaalde onder a) reddingvlotten van dit type aan boord moeten zijn.

2. a) De in § 1 genoemde schepen moeten 2 onder davits geplaatste goedgekeurde boten aan boord hebben - één aan elke zijde van het schip - voor gebruik bij "man over boord";

b) de onder a) bedoelde boten mogen worden meegerekend voor de toepassing van § 1 van dit artikel, mits zij volledig voldoen aan de eisen omschreven voor reddingboten in bijlage X en voor de toepassing van artikel 65, mits zij bovendien volledig voldoen aan de vereisten omschreven in artikel 4 van bijlage X en, waar toepasselijk, die in artikel 70.

Wanneer aan het bepaalde onder § 5 van artikel 68 voldaan is door het aanbrengen van toestellen aan de buitenzijde van de reddingboten behoeven de "man over boord"-boten, vereist volgens het bepaalde onder a), niet van zulke toestellen voorzien te zijn:

c) de onder a) bedoelde boten moeten, zolang het schip op zee is, gereed zijn voor onmiddellijk gebruik.

3. Ieder schip, zoals bedoeld onder § 1, met een lengte van 150 m of meer zonder midscheepse bovenbouw of dekhuis, moet benevens de reddingvlotten voorgeschreven onder § 1, b), een bijkomend reddingvlot aan boord hebben dat zover naar voren is geplaatst als praktisch uitvoerbaar is en dat groot genoeg is om ten minste 6 opvarenden op te nemen.

Art. 65. Aantal motorreddingboten.

1. Aan boord van elk passagiersschip moet aan elke zijde van het schip ten minste één motorreddingboot zijn geplaatst. Wanneer evenwel op passagiersschepen het totale aantal personen, dat het schip mag vervoeren, met inbegrip van de bemanning, niet meer dan 30 bedraagt, is slechts één motorreddingboot vereist.

2. Aan boord van elk vrachtschip van 1.600 ton en meer, met uitzondering van tankschepen, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moet ten minste één motorreddingboot zijn geplaatst.

3. Aan boord van elk tankschip van 1.600 ton en meer, elk schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, elk schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en elk schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moet aan elke zijde ten minste één motorreddingboot zijn geplaatst.

4. De motorreddingboten mogen worden medegerekend voor de toepassing van artikels 60 tot en met 64.

Art. 66. Bouw en uitrusting van reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen.

De reddingboten, de motorreddingboten, de werktuiglijk voortbewogen reddingboten geen motorreddingboten zijnde, de reddingvloten en de drijvende toestellen, moeten voldoen aan de in bijlage X gestelde eisen.

Art. 67. Plaatsing en onmiddellijke beschikbaarheid van reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen.

De reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen moeten in geval van nood onmiddellijk beschikbaar zijn. Hun opstelling aan boord dient ten genoegte van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] te zijn. Hierbij moet met het volgende worden rekening gehouden:

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

1. De reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen moeten veilig en vlug te water kunnen worden gebracht, zelfs onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en bij een slagzij van 15°. Bovendien moeten op een passagiersschip alle reddingboten en reddingvloten waarvoor goedgekeurde middelen tot het te water brengen aanwezig zijn, met een volle bezetting aan personen en uitrusting, en daarenboven, alle reddingvloten waarvoor geen goedgekeurde middelen tot het te water brengen vereist zijn en alle drijvende toestellen, in niet meer dan 30 minuten te water kunnen worden gebracht.

[1 bis. Elk reddingvlot dient aan boord zodanig te worden opgesteld dat het, ingeval het schip zou zinken, vrij opdrijft van zijn bergplaats, opblaast en vrijkomt van het schip. Sjorrings, indien gebruikt, moeten van een goedgekeurd automatisch (hydrostatisch) werkend losmaak systeem zijn voorzien.

Hetgeen voorafgaat is evenwel niet van toepassing op het reddingvlot, vereist volgens het bepaalde van artikel 63, § 3 van dit besluit. Dit vlot mag stevig worden vastgesjord.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 7>

2. De inscheping in de reddingboten en reddingvloten moet snel en in goede orde kunnen geschieden.

[3. De plaatsing van elke reddingboot, elk reddingvlot en elk drijvend toestel moet zodanig zijn, dat het vlug behandelen van de andere reddingboten, reddingvloten en drijvende toestellen, dan wel het verzamelen van de opvarenden op de inschepingsplaatsen of hun inscheping niet wordt bemoeilijkt.

Aan boord van passagiersschepen mogen reddingboten en reddingvloten waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen aanwezig zijn, niet nabij de boeg van het schip zijn geplaatst.

Aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, dienen de reddingboten en reddingvloten waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen vereist zijn, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ruimten voor accommodatie en de dienstruimten te worden geplaatst. Indien ze in het voorschip zijn geplaatst moeten ze op een beschutte plaats achter het aanvaringsschot worden opgesteld en zal bijzondere aandacht aan de sterkte van de davits worden gegeven.

Bovendien moet aan boord van alle schepen de plaatsing van deze reddingmiddelen zodanig zijn dat zij bij het te water brengen vrij blijven van de schroef en van veruitstekende delen van het achterschip en dat het te water brengen, zover als uitvoerbaar is, langs het rechte gedeelte van de romp kan geschieden.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 8>

4. Wanneer 2 of meer motorreddingboten dan wel mechanisch voortbewogen reddingboten, geen motorreddingboten zijnde, aan boord zijn geplaatst, moeten deze over stuurboord- en bakboordzijde zoveel mogelijk gelijk zijn verdeeld.

5. Alle reddingmiddelen moeten in goede staat worden gehouden en voor het schip vertrekt en gedurende de reis steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

6. De aanvullende reddingmiddelen moeten zoveel mogelijk over het schip worden verdeeld en zodanig opgesteld dat zij zo goed mogelijk tegen beschadiging zijn gevrijwaard.

Art. 68. Behandeling van reddingboten, "man over boord"-boten en reddingvloten.

1. Elke reddingboot moet onder een afzonderlijk stel davits zijn geplaatst.

2. Davits, sloeplopers, blokken, lieren en overige toebehoren moeten voldoen aan de voorschriften van bijlage X en beproefd worden op de daarin voorgeschreven wijze.

3. Davits moeten ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] doeltreffend zijn geplaatst. Indien zij op meer dan één dek zijn geplaatst mag het veilig te water brengen van de er onder geplaatste reddingboten niet kunnen worden gehinderd door de behandeling van de andere davits.

4. a) Behoudens het bepaalde onder b) van deze paragraaf moeten de davits:

(i) klapdavits of zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmanschappen, een massa hebben niet groter dan 2.300 kg, dan wel;

(ii) zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmanschappen, een massa hebben groter dan 2.300 kg;

b) aan boord van een tankschip van 1.600 ton of meer, een schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, een schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en een schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten alle davits van het zwaartekrachttype zijn.

5. a) Behoudens het bepaalde onder b) van deze paragraaf moeten reddingsboten zijn voorzien van glijspanten of andere goedgekeurde daarmee gelijk te stellen inrichtingen, ten einde het te water brengen van de reddingboten tegen een slagzij van 15° in te vergemakkelijken;

b) de reddingboten aan boord van een vissersvaartuig en van ieder ander schip van minder dan 500 ton, geen passagiersschip zijnde, zijn van het bepaalde onder a) van deze paragraaf vrijgesteld indien het sloependek niet meer dan 4,60 m boven de grootst toegestane diepgang in zeewater ligt.

6. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde van 500 ton of meer en aan boord van alle passagiersschepen moeten goedgekeurde middelen zijn aangebracht om de reddingboten tegen het scheepsboord te brengen en daar te houden tot alle personen veilig zijn ingescheept.

7. Reddingboten en de ingevolge het bepaalde in artikel 60, § 3, en artikel 64, § 2, vereiste boten voor gebruik bij "man over boord", moeten worden bediend met staaldraadlopers en lieren van goedgekeurd type, die, voor wat betreft de boten voor gebruik bij "man over boord", geschikt moeten zijn om deze boten met de inzittenden snel weer op te hijsen.

8. Het te water brengen van boten voor gebruik bij "man over boord" als bedoeld in artikel 62, b), dient te geschieden op een wijze als aangegeven door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

9. Een aan de davitskoppen verbonden middenleider moet zijn voorzien van ten minste 2 van knopen of verdikkingen voorziene maneinden, die van voldoende lengte zijn om aan de hoge zijde tot op het water te reiken, indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater een slagzij van 15° en een kop- of stuurlast van 10° heeft.

10. a) Voor reddingvloten van het strijkbare type, vereist ingevolge het bepaalde onder artikel 60, § 1, a), en artikel 64, § 1, a), moeten middelen voor het te water brengen aanwezig zijn van een goedgekeurd type;

b) de in het voorgaande lid bedoelde middelen moeten in voldoende aantal aanwezig zijn om de reddingvloten, vereist om te samen met de reddingboten alle opvarenden te kunnen opnemen en belast met het aantal personen waarvoor zij zijn goedgekeurd, onder gunstige omstandigheden in niet meer dan 30 minuten te water te kunnen brengen;

c) de onder a) van deze paragraaf bedoelde middelen moeten ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] zijn opgesteld en zo mogelijk gelijkelijk over beide zijden van het schip zijn verdeeld. Er moet ten minste één zulk een middel aan elke zijde zijn geplaatst.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

11. Aan boord van een passagiersschip, dat korte internationale reizen maakt, moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] een voldoende aantal goedgekeurde middelen voor het te water laten van reddingvloten van het strijkbare type aanwezig zijn. Aan ieder van deze middelen zullen niet meer vloten worden toegewezen dan, naar het oordeel van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], onder gunstige omstandigheden en belast met het aantal personen waarvoor zij zijn goedgekeurd, in niet meer dan 30 minuten te water kunnen worden gebracht.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

12. De in §§ 10 en 11 bedoelde middelen moeten voldoen aan de voorschriften van bijlage X.

Art. 69. Voorzieningen in verband met het inschepen in reddingboten en reddingvloten.

1. Onverminderd het bepaalde in §§ 2 en 3 moet aan boord van elk schip een doelmatige verlichting zijn aangebracht voor:

a) het verlichten van de reddingboten en de davits met toebehoren gedurende het gereed maken, vóór en tijdens het te water vieren, benevens voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de reddingboten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid;

b) het verlichten van de plaats, waar de reddingvloten zijn geborgen, die niet mechanisch te water worden gebracht;

c) indien reddingvloten aan boord zijn, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water vieren aanwezig zijn;

het verlichten van die reddingvloten en de vierinrichtingen gedurende het gereedmaken, vóór en tijdens het te water vieren, benevens voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de reddingvloten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid.

2. Aan boord van een passagiersschip moet:

a) een doelmatige verlichting zijn aangebracht in de verschillende delen van het schip en in het bijzonder bij de inschepingsplaatsen en op de dekken waar reddingboten en reddingvloten zijn opgesteld;

b) de onafhankelijke elektrische noodkrachtbron, vereist ingevolge het bepaalde in artikel 29 van bijlage VI, de onder a) van deze paragraaf genoemde lichtpunten en de verlichting voorgeschreven in paragraaf 1 kunnen laten branden;

c) de uitgang van elke hoofdafdeling in gebruik bij passagiers of bemanning permanent door een noodlamp zijn verlicht. De stroom voor deze noodlampen moet, ingeval de hoofdvoeding uitvalt, kunnen worden geleverd door de noodkrachtbron bedoeld onder b) van deze paragraaf.

3. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, moet:

a) een doelmatige verlichting zijn aangebracht van gangen, trappen en uitgangen, zodanig dat alle opvarenden gemakkelijk de plaatsen waar de reddingboten en reddingvloten zijn opgesteld en te water worden gebracht, kunnen bereiken;

b) de onafhankelijke elektrische noodkrachtbron, vereist ingevolge het bepaalde in artikel 30 van bijlage VI, de onder a) van deze paragraaf genoemde lichtpunten en de verlichting voorgeschreven in paragraaf 1 kunnen laten branden.

4. Aan boord van een passagiersschip en aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton of meer moeten voorts de volgende voorzieningen zijn getroffen:

a) (i) ten minste één doelmatige ladder moet zijn aangebracht bij elk stel davits om de reddingboten te kunnen bereiken wanneer deze te water liggen;

(ii) voldoende doelmatige ladders moeten aanwezig zijn om het bereiken van de reddingvloten te vergemakkelijken wanneer deze te water liggen;

(iii) de onder (i) en (ii) bedoelde ladders moeten van voldoende lengte zijn om aan de hoge zijde tot op het water te reiken indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater een slagzij van 15° en een kop- of stuurlast van 10° heeft;

(iv) voor het veilig betreden van de onder (i) en (ii) bedoelde ladders dienen handgrepen aan dek of andere doeltreffende middelen aanwezig te zijn;

b) in acht genomen het bepaalde onder artikel 46, § 5, moeten alle nodige voorzorgen worden getroffen om te voorkomen dat water uit het schip in de reddingboten of reddingvloten stroomt.

5. Aan boord van elk schip moeten middelen aanwezig zijn die op de brug in werking kunnen worden gesteld en waarmede de passagiers en de bemanning kunnen worden gewaarschuwd dat men op het punt staat het schip te verlaten.

2. Veiligheidsmiddelen.

Art. 70. Draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten, radiotelegrafie-installatie en zoeklicht voor motorreddingboten.

1. a) Behoudens het bepaalde in 1, b), moet aan boord van een schip, geen passagiersschip of vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer en van een passagiersschip, een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten van een goedgekeurd type aanwezig zijn, dat voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage XII;

b) het in 1, a), voorgeschreven draagbare radiotoestel behoeft niet aanwezig te zijn indien aan elke zijde van het schip een motorreddingboot is geplaatst, uitgerust met een radiotelegrafie-installatie, die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 8 van bijlage X;

c) (i) behoudens het bepaalde onder (ii) van deze paragraaf moet het draagbare radiotoestel met toebehoren in de kaartenkamer of op een andere geschikte plaats bijeen worden bewaard, gereed om in geval van nood naar één van de reddingboten of -vloten te kunnen worden gebracht;

(ii) aan boord van een tankschip van 3.000 ton of meer, waar de reddingboten in de midscheeps en achteruit zijn opgesteld, dient de onder (i) van deze paragraaf, genoemde uitrusting op een doelmatige plaats in de nabijheid van die reddingboten, die het verst zijn verwijderd van de hoofdzender van het schip, te worden bewaard;

d) voor reizen van beperkte duur kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] van de in 1, a), gestelde eis vrijstelling verlenen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. a) Wanneer het totale aantal personen aan boord van een passagiersschip dat internationale reizen maakt, geen korte internationale reizen zijnde, een schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, een schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis of een schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, meer dan 199 doch minder dan 1.500 bedraagt, dient ten minste één van de motorreddingboten, die dat schip ingevolge het bepaalde van artikel 65 moet voeren, te zijn uitgerust met een radiotelegrafie-installatie die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 8 van bijlage X;

b) wanneer het totale aantal personen aan boord van een dergelijk schip 1.500 of meer bedraagt moet elke motorreddingboot die het schip ingevolge het bepaalde in artikel 65 moet voeren, van zulk een radiotelegrafie-installatie zijn voorzien.

3. Een zoeklicht, dat aan de eisen gesteld in artikel 8 van bijlage X voldoet, moet zijn aangebracht op elke motorreddingboot die ingevolge het bepaalde in artikel 65 op passagiersschepen, schepen gebezigd als fabrieksschepen bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschepen voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten worden gevoerd.

Art. 71. Noodsignalen.

1. Aan boord van een schip moeten (behoudens het bepaalde in § 2) ten minste 12 valschermsignalen van een goedgekeurd type aanwezig zijn.

2. Aan boord van een schip van minder dan 500 ton, geen passagiersschip zijnde, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] voor beperkte vaargebieden een vermindering van het vereiste aantal toestaan.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Noodsignalen moeten worden ondergebracht in daartoe geschikte bergplaatsen, zo gelegen dat in geval van nood de signalen zo lang mogelijk bereikbaar blijven. De signalen en de benodigdheden tot het ontsteken ervan moeten steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

[Art. 72. Oliestorten, lijnwerptoestel, loodsladder, loodslift.

1. Aan boord van elk schip moeten geschikte middelen of inrichtingen voor het storten van golfstillende olie aanwezig zijn. Als golfstillende olie moet ter voldoening van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], een genoegzame hoeveelheid traan of plantaardige olie aanwezig zijn, waarbij rekening moet gehouden worden met de lengte van het schip, de duur en de aard van de te ondernemen reis.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Alle passagiersschepen en andere schepen van 500 ton en meer moeten voorzien zijn van een goedgekeurd model van lijnwerptoestel. Het toestel moet met redelijke trefzekerheid een lijn kunnen schieten over een afstand van ten minste 230 m. Bij het lijntoestel moeten ten minste 4 ontstekingspatronen, 4 projectielen en 4 lijnen aanwezig zijn. Een duidelijke gebruiksaanwijzing moet bij het toestel zijn aangebracht.

3. a) Aan boord van schepen op reizen, gedurende welke te verwachten is dat van de diensten van loodsen gebruik zal worden gemaakt, dient een loodsladder aanwezig te zijn welke moet voldoen aan de eisen van bijlage XXII;

b) wanneer aan boord van een schip constructieve inrichtingen zoals berghouten het naleven van één van de voorzieningen vervat in artikel 133 en/of bijlage XXII van dit besluit verhinderen, dienen bijzondere schikkingen getroffen te worden ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] teneinde het veilig aan boord nemen en ontschepen van personen te verzekeren.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. Wanneer een schip is uitgerust met een mechanische loodslift, moeten deze lift en haar toebehoren van een goedgekeurd type zijn. De lift moet zodanig ontworpen en geconstrueerd zijn dat het veilig aan boord nemen en ontschepen van de loods, evenals de veilige toegang van de lift tot het dek en omgekeerd, verzekerd is.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 9>

Art. 73. Branddetectie- en brandbestrijdingsmiddelen, brandweeruitrusting, veiligheidslampen, ademhalingstoestellen.

1. Aan boord van elk schip moeten middelen tot ontdekken en blussen van brand aanwezig zijn volgens de in bijlage V gegeven voorschriften.

2. Aan boord van schepen van 500 ton of meer, geen passagiersschepen zijnde, en aan boord van passagiersschepen wordt het aantal brandweeruitrustingen en het aantal bijkomende stellen persoonlijke uitrustingen respectievelijk bepaald door artikels 20 en 27 van bijlage V.

Een brandweeruitrusting moet voldoen aan de eisen gesteld in artikel 11 van bijlage V.

3. Benevens de veiligheidslampen behorende tot de brandweeruitrusting van een schip, zoals omschreven in artikel 11 van bijlage V, moet aan boord van een schip ten minste één elektrische veiligheidslamp van een goedgekeurd type aanwezig zijn om te gebruiken in ruimten waar dampen die tot ontploffing aanleiding kunnen geven, kunnen worden verwacht.

[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 zuurstofconcentratiemeter of een doelmatige gasconcentratiemeter 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 brandweeruitrustingen, de ademhalingstoestellen, 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.

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 3>

Art. 74. Gereedschap en materiaal voor aan boord uit te voeren herstellingen.

Aan boord van alle schepen moeten gereedschap, materiaal en wisselstukken in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn, om op zee noodherstellingen te kunnen uitvoeren aan alle werktuigen en toestellen welke voor de veiligheid van het schip en de goede navigatie aan boord zijn.

[Art. 75. Genees- en heelkundige middelen, handleiding.

De medische uitrusting, die elk schip voor de scheepscategorie waartoe het behoort permanent aan boord dient te hebben en de bijhorende handleidingen worden vastgesteld door het koninklijk besluit van 7 januari 1998 betreffende de medische hulpverlening aan boord van schepen.]

<gewijzigd door KB 7 januari 1998, art. 8>

3. Hijstoestellen (andere dan deze bedoeld in artikel 14), vistuig.

Art. 76. Hijstoestellen.

De hijstoestellen, takels en dergelijke niet bestemd voor stuwadoorswerk moeten geconstrueerd, onderzocht, beproefd en gemerkt worden op de wijze voorgeschreven in bijlage XI.

Art. 77. Vistuig.

Aan boord van vissersvaartuigen moeten de voor het visbedrijf bestemde inrichtingen, de vaste toestellen, het lopend vistuig, de masten, het staand en het lopend want, het laad- en losgerei alsmede de tot het tuig behorende blokken en ander toebehoren voldoende sterk zijn en zodanig uitgevoerd en aangebracht dat zij geen gevaar opleveren voor de veiligheid der opvarenden.

4. Hulpmiddelen bij de navigatie.

Art. 78. Zeekaarten, enz.

[1. Aan boord van elk schip moeten, op een behoorlijke schaal, de voor de te ondernemen reis nodige zeekaarten aanwezig zijn.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 29, § 1>

2. Aan boord van elk schip moeten voorts aanwezig zijn:

a) de voor de te ondernemen reis benodigde zeemansgidsen en lichtenlijsten;

b) de voor de te ondernemen reis benodigde stroomatlassen of kaarten:

[c) de door I.M.C.O. goedgekeurde voorschriften inzake verkeersscheidingsystemen; scheidingszones, scheidingslijnen, scheepsroutes, kustverkeerszones. Schepen welke nooit gebruik maken van dergelijke wateren zijn ervan vrijgesteld;]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 10>

d) de nodige getijtafels en een zeemansalmanak van het lopende jaar;

e) zeevaartkundige tafels, indien het schip is uitgerust met een chronometer;

f) een parallellinaal of een stel van 2 navigatiedriehoeken;

g) 2 passers.

[3. Zeekaarten en boekwerken moeten in goede staat verkeren en worden bijgehouden aan de hand van berichten aan zeevarenden.

Zeekaarten en boekwerken, die door gebruik of anderszins onleesbaar zijn geworden, dan wel door de uitgevers ervan vervallen zijn verklaard, worden geacht niet in goede staat te verkeren.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 29, § 2>

4. De kapitein en de officieren moeten op de brug gemakkelijk kunnen beschikken over alle nuttige inlichtingen betreffende de manoeuvreerbaarheid en de stopweg van het schip in functie van zijn diepgang en van zijn snelheid.

[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 [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] voor communicatie tussen de plaats van opstelling van het standaardkompas en deze van waaruit gewoonlijk de navigatie geleid wordt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

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.

<opgeheven door KB 12 juni 1975, art. 11>

[d) In afwijking van het bepaalde onder a), kan aan boord van een schip van minder dan 1.600 ton dat een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vast te stellen gebied bevaart, worden volstaan met één vast opgesteld magnetisch standaardkompas, waarop zowel kan worden gepeild als gestuurd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

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 [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] gelijkwaardig elektronisch middel tot plaatsbepaling van een goedgekeurd type aanwezig is.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 12; gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 4; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

e) Aan boord van een schip dat slechts één magnetisch kompas aan boord heeft, moet als reserve één verwisselbare complete kompasketel aanwezig 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 onaanvaardbare 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 peilrichting, 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 met de scheepvaartcontrole belaste dienst] dit nodig oordeelt, zodanige controle door een bevoegd persoon worden verricht.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

7. Bijlage XXI bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om als bevoegd persoon door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar] die daartoe aangesteld is te kunnen worden erkend.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 4; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 80. Nautische instrumenten, echolood.

1. Aan boord van elk schip moet, voor zover nodig geacht voor de te ondernemen reis, ten minste één hoekmeetinstrument aanwezig zijn. Dit instrument moet door een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] bevoegd geacht deskundige goedgekeurd zijn en de fouten ervan moeten door hem met een nauwkeurigheid van ten minste één minuut bepaald zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Aan boord van elk schip moet ten minste één deugdelijke chronometer aanwezig zijn waarvan de stand en gang bekend zijn en die goedgekeurd is door een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] bevoegd geachte

deskundige. Wanneer dit voor de te ondernemen reis onnodig geacht wordt kan deze chronometer door een deugdelijk uurwerk worden vervangen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Aan boord van elk schip moet aanwezig zijn:

- a) een deugdelijke kijker;
- b) een barometer gecontroleerd en goedgekeurd door een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] bevoegd geachte deskundige;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

- c) een betrouwbaar log;
 - d) een handlood met gemerkte lijn van voldoende lengte;
- [...]

<opgeheven door KB 10 juli 1981, art. 5, § 1>

Aan boord van vissersvaartuigen moeten de barometer en de log slechts aanwezig zijn voor zover zij nodig geacht worden voor de te ondernemen reis.

[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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 5, § 2>

[...]

<opgeheven door KB 10 juli 1981, art. 5, § 3>

Art. 81. Richtingzoeker.

1. Een schip van 500 ton en meer moet zijn voorzien van een richtingzoeker van een goedgekeurd type, die voldoet aan de eisen van artikel 5 van bijlage XII.

2. De richtingzoeker moet bij eerste opstelling aan boord door een bevoegd persoon worden gecalibreerd onder afgifte van een grafiek, aangevende de correctie die op de afgelezen peiling moet worden toegepast om de ware peiling ten opzichte van de kiellijn te verkrijgen. Bovendien, indien de richtingzoeker geschikt is om radiopeilingen te nemen op de radiotelefonienoodfrequentie, moet een bijkomende grafiek, welke op deze frequentie betrekking heeft, worden afgegeven.

3. De grafiek als bedoeld in § 2 moet voor onmiddellijk gebruik bij de richtingzoeker aanwezig zijn.

4. Telkenmale wanneer in de positie van enige antenne, dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht die de gevonden fouten van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden, dienen deze fouten te worden geverifieerd door middel van controlepeilingen.

5. Telkenmale wanneer een ambtenaar van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] dit nodig oordeelt en in ieder geval éénmaal per jaar dienen de fouten van de richtingzoeker door een bevoegd persoon te worden geverifieerd, tenzij uit aantekeningen van de kapitein

blijkt dat deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. Indien de verifikaties als bedoeld in §§ 4 en 5 naar het oordeel van een ambtenaar van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] daartoe aanleiding geven, dient de richtingzoeker door een bevoegd persoon opnieuw te worden gecalibreerd onder afgifte van een grafiek als bedoeld in § 2.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

In ieder geval dient om de 3 jaar de richtingzoeker door een bevoegd persoon te worden gehercalibreerd.

7. De aanwijzing van de in §§ 2, 5 en 6 bedoelde bevoegde personen geschiedt door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

8. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan voor schepen van minder dan 5.000 ton vrijstelling verlenen van het voorschrift onder § 1, in vaargebieden waar hij de toepassing van dat voorschrift overdreven of overbodig acht. Daarbij dient hij degelijk rekening te houden met het feit dat de richtingzoeker een waardevol hulpmiddel is, zowel als navigatie-instrument en als middel om de plaats te bepalen van schepen en vliegtuigen in nood, of van reddingboten en reddingvloten en van radiobakens voor de plaatsbepaling van scheepsrampen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Indien vrijstelling wordt verleend moet een ander elektronisch plaatsbepalingsstelsel zich aan boord bevinden dat ten minste dezelfde doelmatigheid als een richtingzoeker gedurende de hele reis waarborgt.

[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.

Elke schip van 10.000 ton of meer moet voorzien zijn 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 [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] afwijking van deze voorschriften mag toestaan voor een radarinstallatie opgesteld aan boord van een schip van minder dan 300 ton.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

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

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 6>

[Art. 83. Lijst van reddingseinen, "Mersar"-handleiding, dagseinlamp, seinvlaggen, internationaal seinboek en Standard Marine Navigational Vocabulary.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 7, § 1>

1. Op de brug van elk schip en in iedere reddingboot en in ieder reddingvlot moet een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgestelde lijst van reddingseinen aanwezig zijn.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Aan boord van elk schip, vissersvaartuigen uitgezonderd, moet een exemplaar aanwezig zijn van de I.M.C.O., handleiding betreffende de opzoekings- en reddingsoperaties ten gebreuke van handelsschepen (Mersar).

3. Aan boord van een schip van 150 ton of meer moet een dagseinlamp van een goedgekeurd type aanwezig zijn. Voor de voeding van de dagseinlamp moet een doelmatige batterij aanwezig zijn met voldoende capaciteit om de lamp gedurende ten minste 2 uren onafgebroken te kunnen laten branden of door de noodinstallatie zoals voorzien in bijlage VI.

4. Aan boord van een schip van 500 ton of meer moet een volledig stel seinvlaggen aanwezig zijn.

5. Aan boord van schepen van minder dan 500 ton moeten de seinvlaggen voor de te ondernemen reis aan boord zijn.

[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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 7, § 2>

Art. 84. Middelen ter voorkoming van aanvaringen.

1. Aan boord van elk schip moeten de middelen voorgeschreven door de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee aanwezig zijn.

2. De in §§ 1 en 4 bedoelde middelen moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage XIII.

[Deze middelen moeten van een goedgekeurd type zijn.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 8, § 1>

3. a) De in de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee voorgeschreven lantaarns moeten voor elektrisch licht zijn ingericht. Een stel lantaarns met petroleumverlichting moet als reserve aan boord aanwezig zijn, tenzij de inrichting zodanig is, dat steeds op elektrische verlichting kan worden gerekend. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan, indien de elektrische installatie ten behoeve van de navigatieverlichting voldoet aan het bepaalde in § 4 van artikel 12 van bijlage VI. De lantaarns ingericht voor petroleumverlichting moeten vanaf dek kunnen worden gehesen, tenzij zij vandaar in de lantaarnbakken kunnen worden geplaatst;

[b) Aan boord van de schepen bedoeld in artikel 108, 4, en van schepen gebezigd en blijvend ingericht voor het vervoer van verpakte ontvlambare vloeistoffen met een vlammpunt lager dan of gelijk aan 21°C, mogen uitsluitend lantaarns worden gebezigd 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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 8, § 2>

[4. Een schip van minder dan 100 ton en waarvan de romp niet gebouwd is in metaal, moet voorzien zijn van een goedgekeurde radarreflector; deze moet ten genoegen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] opgesteld zijn.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 30, § 1; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Aan boord van elk schip dat de Belgische zeevaten bevaart, moeten bovendien de navigatiemiddelen aan boord zijn, die nodig zijn om aan de voorschriften van de ter plaatse geldende reglementen te kunnen voldoen.

5. Radio-inrichtingen.

[**Art. 85.** De bepalingen van bijlage XII zijn van toepassing op elk schip dat niet dient te voldoen aan hoofdstuk IX van bijlage I van het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement of aan hoofdstuk IV van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 9; gewijzigd door KB 23 oktober 2001, art. 8>

[**Art. 86.** ...]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 10; opgeheven door KB 23 oktober 2001, art. 9>

[**Art. 87.** ...]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 14; opgeheven door KB 23 oktober 2001, art. 10>

[**Art. 88.** ...]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 11; opgeheven door KB 23 oktober 2001, art. 11>

6. Niet voorgeschreven uitrusting.

Art. 89. Deugdelijkheid van de niet-voorgeschreven uitrusting.

De eigenaar van een schip moet kennis geven aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] indien het schip wordt uitgerust met brandblusmiddelen, reddingmiddelen, veiligheidsmiddelen, hulpmiddelen bij de navigatie, al dan niet elektronische toestellen zijnde, hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen en radioinrichtingen die niet in dit hoofdstuk zijn voorgeschreven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Voor zover het middelen of inrichtingen betreft die in dit besluit met name zijn genoemd, moeten zij voldoen aan alle daarvoor in dit besluit omschreven eisen en in deugdelijke toestand verkeren; voor zover zij niet met name zijn genoemd dienen zij naar het oordeel

van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] voor het doel geschikt te zijn en in deugdelijke toestand te verkeren.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Bovendien moeten elektronische hulpmiddelen bij de navigatie, die niet met name in dit besluit zijn vernoemd, voldoen aan de hierna volgende algemene voorschriften:

a) Bediening:

(i) de afmetingen en de plaats van alle bedieningsknoppen moet zodanig zijn dat het mogelijk is op gemakkelijke wijze de normale regelingen uit te voeren. Ze moeten gemakkelijk te herkennen zijn;

(ii) er moet een afdoende verlichting voorzien worden om de identificatie van de bedieningsknoppen en de aflezing van schermen en wijzerplaten te allen tijde mogelijk te maken. Tevens moet er een inrichting voorzien zijn die toelaat de intensiteit van de verlichting te verminderen.

b) Energiebronnen:

(i) de installatie moet blijven werken in overeenstemming met de van toepassing zijnde normen wanneer de elektrische voeding onderhevig is aan schommelingen welke normaal aan boord van een schip kunnen verwacht worden;

(ii) de installatie moet beschermd zijn tegen de gevolgen van overdreven spanningen en stromen, overgangsverschijnselen en een accidentele omkering van de polariteit van de voeding;

(iii) indien voorzieningen zijn getroffen om de installatie op méér dan één elektrische energiebron te laten werken, moeten inrichtingen worden ingebouwd om snel van ene bron op een andere te kunnen overschakelen,

c) Duurzaamheid en weerstand tegen klimatologische invloeden:

De installatie moet ononderbroken kunnen werken onder de omstandigheden van zeeegang, trillingen, vochtigheid en temperatuurschommelingen die kunnen voorkomen aan boord van het schip waarop de installatie is geplaatst.

d) Storingen:

(i) alle redelijke en praktische maatregelen dienen getroffen om elektromagnetische storing tussen de betrokken installatie en de andere installaties aan boord te onderdrukken en de oorzaken ervan uit te schakelen;

(ii) lawaai van mechanische oorsprong, opgewekt in de verschillende onderdelen, moet beperkt worden om het waarnemen van geluiden, waarvan de veiligheid van het schip kan afhangen, niet te schaden;

(iii) op ieder onderdeel van de installatie, dat gewoonlijk in de nabijheid van een magnetisch standaard- of stuurkompas wordt opgesteld, dient duidelijk de minimale veilige afstand te worden aangeduid waarop het ten opzichte van zulke kompassen mag geplaatst worden.

e) Allerlei:

(i) een installatie moet zodanig geconstrueerd en opgesteld worden dat ze gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie en onderhoud. In de mate van het mogelijke, dient toegang tot delen die onder een gevaarlijke spanning staan, te worden verhinderd;

(ii) de bevoegde bemanningsleden dienen over de nodige inlichtingen te beschikken om de installatie oordeelkundig te kunnen bedienen en te onderhouden;

(iii) op de installatie dient uitwendig de naam van de fabrikant, het type en/of het reeksnummer te zijn aangeduid;

(iv) de installatie dient zodanig te worden opgesteld dat ze in staat is aan de gestelde prestatienormen te voldoen.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 15>

HOOFDSTUK VI - Kapitein en bemanning

[Art. 90. Algemene voorschriften

Elk schip moet uit het oogpunt van de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu voldoende en efficiënt bemand zijn. Daartoe moeten:

1° schepen die geen vissersvaartuigen zijn bemand zijn overeenkomstig artikel 91;

2° vissersvaartuigen bemand zijn overeenkomstig artikel 94;

[3° zeevarenden die dienst doen op een schip als bedoeld in artikel 2 van het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs in overeenstemming met hetzelfde besluit];

[4° bemanningsleden die dienst doen op een vissersvaartuig als bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs in overeenstemming met hetzelfde besluit.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 16; gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 12; gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 32; gewijzigd door KB 2 mei 1984, art. 1; gewijzigd door KB 23 oktober 2001, art. 12; gewijzigd door KB 24 mei 2006, art. 18; gewijzigd door KB 13 november 2009, art. 13>

[Art. 91. Minimumbemanning op schepen die geen vissersvaartuig zijn

Vooraleer aan een schip dat geen vissersvaartuig is een certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven, stelt de eigenaar van het schip een bemanningsplan op dat hij ter goedkeuring voorlegt aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Het bemanningsplan omvat een vermelding van het minimumaantal aan boord vereiste zeevarenden en een beschrijving van hun opleidingsvereisten, rekening houdend met het soort schip, het zeegebied en het doel waarvoor het schip wordt gebruikt.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], evalueert het bemanningsplan rekening houdend met de toepasselijke aanbevelingen van de Internationale Maritieme Organisatie en gaat na of de relevante wetgeving werd nageleefd.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Indien [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het bemanningsplan goedkeurt, geeft hij een document inzake de minimumbemanning af dat dient te beantwoorden aan het model dat opgenomen is in bijlage XXIV, IV, 1, indien

voorschrift 13, b), van hoofdstuk V van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979, van toepassing is en aan het model dat opgenomen is in bijlage XXIV, IV, 2, indien dit voorschrift niet van toepassing is.]

<gewijzigd door KB 23 oktober 2001, art. 13; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Art. 92. ...]

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 9; opgeheven door KB 23 oktober 2001, art. 14>

[Art. 93. ...]

<opgeheven door KB 23 oktober 2001, art. 15>

Artikel 94. Visserij, dek en machine :

1. a) Aan boord van een vissersvaartuig met een lengte van niet meer dan 24 m dat vaart in een zeegebied dat beperkt is tot 25 zeemijl uit de Belgische kust en uitsluitend reizen onderneemt van maximum een etmaal, moeten ten minste 1 schipper en 1 roerganger aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van tenminste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied en de roerganger dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs van roerganger.

b) Aan boord van een vissersvaartuig met een lengte van niet meer dan 24 m dat vaart in een zeegebied begrensd in het westen door de meridiaan 2°W en in het noorden door de parallel 55°N moeten ten minste 1 schipper en 3 matrozen aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied. Bovendien de schipper moeten 2 van de bemanningsleden houder zijn van ten minste een vaarbevoegdheids-bewijs voor roerganger.

c) Aan boord van een vissersvaartuig met een lengte van niet meer dan 24 m dat vaart in een zeegebied begrensd in het westen door de meridiaan 2°W en in het noorden door de parallel 55°N en uitsluitend reizen onderneemt van maximum twee etmalen moeten ten minste 1 schipper en 2 matrozen aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied. Bovendien de schipper moet 1 bemanningslid houder zijn van ten minste een vaarbevoegdheidsbewijs voor roerganger.

2. Aan boord van een vissersvaartuig met een lengte van meer dan 24 m dat vaart in een zeegebied begrensd in het westen door de meridiaan 2°W en in het noorden door de parallel 55°N moeten ten minste 1 schipper en 3 matrozen aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied. Bovendien de schipper moeten 2 van de bemanningsleden houder zijn van ten minste een vaarbevoegdheids-bewijs voor roerganger.

3. a) Aan boord van ieder vissersvaartuig dat vaart in een zeegebied begrensd door een lijn van 315° vanaf de Spaans-Franse grens tot de 200 vadem lijn van het continentaal plateau, verder door de 200 vadem lijn tot de parallel 61°31'N en door de parallel 61°31'N vanaf de 200 vadem lijn tot de Noorse kust moeten ten minste 1 schipper, 1 stuurman en 2 matrozen aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied. De stuurman dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheids-bewijs voor stuurman beperkt vaargebied of ten minste van het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper beperkt vaargebied. Bovendien de schipper en de

stuurman moeten 2 van de bemanningsleden houder zijn van ten minste een vaarbevoegdheidsbewijs voor roerganger.

b) Aan boord van ieder vissersvaartuig dat ook vaart buiten het zeegebied vermeld in a) moeten ten minste 1 schipper, 1 stuurman en 3 matrozen aanwezig zijn. De schipper dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor schipper onbeperkt vaargebied. De stuurman dient houder te zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor stuurman onbeperkt vaargebied. Benevens de schipper en de stuurman moeten 2 van de bemanningsleden houder zijn van ten minste een vaarbevoegdheidsbewijs voor roerganger.

4. Indien de schipper of de stuurman niet op de brug aanwezig is moet ten minste 1 ander bemanningslid, houder van ten minste een vaarbevoegdheidsbewijs voor roerganger, op de brug aanwezig zijn.

5. Aan boord van een vissersvaartuig met een voortstuwingsvermogen van minder dan 221 kW moet minstens 1 bemanningslid houder zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist 221 kW.

6. Behalve de bemanningsleden vermeld in 1, 2 en 3 moet:

a) aan boord van een vissersvaartuig met een voortstuwingsvermogen gelijk aan of meer dan 221 kW doch niet meer dan 750 kW, 1 motorist aanwezig zijn indien de motor vanaf de brug kan bediend worden. De motorist moet houder zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist 750 kW. Indien een ander bemanningslid houder is van het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist 750 kW, volstaat het dat de motorist houder is van het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist 221 kW;

b) aan boord van een vissersvaartuig met een voortstuwingsvermogen van meer dan 750 kW, 1 motorist en 1 extra matroos aanwezig zijn indien de motor vanaf de brug kan bediend worden. De motorist moet houder zijn van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist onbeperkt voortstuwingsvermogen. Indien een ander bemanningslid houder is van het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist onbeperkt voortstuwingsvermogen volstaat het dat de motorist houder is van ten minste het vaarbevoegdheidsbewijs voor motorist 750 kW;

c) *opgeheven.*

7. *opgeheven.*

8. Om veiligheidsredenen kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], met het oog op de inrichting, grootte of bestemming van het vissersvaartuig aanvulling voorschrijven van de bemanning.]

<gewijzigd door KB 2 mei 1984, art. 2; gewijzigd door KB 12 juni 1996, art. 2; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[9. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], geeft voor elk vissersvaartuig een document inzake minimumbemanning af dat in overeenstemming is met de bepalingen onder 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 en dat dient te beantwoorden aan het model dat opgenomen is in bijlage XXIV, IV, 3.]

<ingevoegd door KB 23 oktober 2001, art. 16; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10; gewijzigd door KB 13 november 2009, art. 14>

Art. 95. Zeesleepboten.

Aan boord van sleepboten die gewoonlijk zee kiezen zal [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het aantal bemanningsleden en hun hoedanigheid vaststellen rekening houdend met de omstandigheden.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 96. Bijzondere gevallen.

Aan boord van schepen als bedoeld in artikel 3 [1 en 4] zal [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het aantal bemanningsleden en hun hoedanigheid vaststellen rekening houdend met de omstandigheden.

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 13; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 97. Radio-officieren, radiotelefonisten, radiotelegrafisten met bijzonder certificaat.

1. Aan boord van een schip, krachtens artikel 85 uitgerust met een radiotelegraafstation, moet een radio-officier als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.
2. Op zee moeten zoveel radio-officieren aan boord zijn, als voor het uitoefenen van de voorgeschreven luisterdienst nodig zijn.
3. Aan boord van een schip, uitgerust met een niet-voorgeschreven radiotelegraafstation, moet hetzij een radio-officier, hetzij een houder van een bijzonder certificaat van radiotelegrafist als chef van het scheepsstation aanwezig zijn.
4. Aan boord van een schip uitgerust met een radiotelefoonstation, moet een radio-officier of een radiotelefonist als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.

Art. 98. Sloepgasten.

1. Aan boord van passagiersschepen moeten voor elke reddingboot, die aan boord geplaatst is, ten minste 2 sloepgasten aanwezig zijn indien de reddingboot voor minder dan 41 personen is bestemd, 3 indien deze voor 41 tot en met 61, 4 indien de boot voor 62 tot en met 85 en 5 indien zij voor meer dan 85 personen is bestemd.
2. Onder sloepgast wordt verstaan elk lid van de bemanning, aan wie een certificaat van sloepgast of een certificaat van volmatroos of een certificaat van matroos is afgegeven.

[Art. 98bis. Communicatie aan boord.

§ 1. Onverminderd het bepaalde in de paragrafen 2 en 4, aan boord van alle zeeschepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, zijn te allen tijde manieren beschikbaar voor een doelmatige mondelinge communicatie tussen alle bemanningsleden van het schip over veiligheidsaspecten, met name dat boodschappen en instructies tijdig overkomen en juist worden begrepen.

§ 2. Op alle passagiersschepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en op alle passagiersschepen die een reis aanvangen en/of beëindigen in een Belgische haven, met het oog op een doeltreffend optreden van de bemanningsleden waar het om veiligheid gaat, wordt een werktaal vastgesteld die in het scheepsdagboek wordt opgetekend.

De maatschappij, of eventueel de kapitein, bepaalt de passende werktaal. Van elke zeevarende wordt verlangd deze taal te begrijpen, en, in voorkomend geval, in die taal bevelen en

instructies te geven en te rapporteren.

Indien de werktaal geen officiële taal is van de lidstaat, bevatten alle op te hangen plannen en lijsten een vertaling in de werktaal.

§ 3. Aan boord van passagierschepen is het personeel, dat op de alarmrol is aangewezen om de passagiers in kritieke situaties te helpen, duidelijk herkenbaar en beschikt het over voor dat doel toereikende communicatieve vaardigheden, rekening houdend met een relevante en geschikte combinatie van één van de volgende criteria:

- 1) de taal of talen behorende bij de meest voorkomende nationaliteiten van de passagiers die op een bepaalde route worden vervoerd;
- 2) de waarschijnlijkheid dat het vermogen om een Engelse basiswoordenschat te gebruiken voor elementaire instructies kan dienen als een middel om te communiceren met een passagier die hulp nodig heeft, ongeacht of de passagier en het bemanningslid een gemeenschappelijke taal gemeen hebben;
- 3) de mogelijke noodzaak om in een noodsituatie via enig andere middel te communiceren (bijvoorbeeld voordoen, handgebaren, of het aanduiden van de plaats waar zich instructies, verzamelplaatsen, reddingsmiddelen of ontsnappingsroutes bevinden) wanneer niet mondeling kan worden gecommuniceerd;
- 4) de mate waarin aan de passagiers in hun moedertaal of –talen volledige veiligheidsinstructies zijn verstrekt, en
- 5) de talen waarin de noodinstructies tijdens een noodsituatie of oefeningen worden omgeroepen, teneinde de passagiers vitale aanwijzingen te geven en het voor de bemanning mogelijk te maken om de passagiers bij staan.

§ 4. Aan boord van olietankers, chemicaliëntankers en vloeibaargastankers, die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, zijn de kapitein, de officieren en scheepsgezellen in staat met elkaar te communiceren in één of meer gemeenschappelijke werktalen.

§ 5. Er zijn passende middelen voor communicatie tussen het schip en de autoriteiten aan de wal. Deze communicatie geschiedt in overeenstemming met hoofdstuk V, voorschrift 14, lid 4, van het SOLAS-verdrag.

§ 6. Wanneer de met de met de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn krachtens [het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole] havenstaatcontrole uitvoeren, gaan zij ook na dat schepen die gerechtigd zijn onder de vlag van een andere staat dan een lidstaat te varen aan de bepalingen van dit artikel voldoen].

<ingevoegd door KB 24 mei 2006, art. 19; gewijzigd door KB 22 december 2010>

[Art. 99. Geneeskundige dienst.

Wat de geneeskundige dienst betreft is artikel 2, §5, van het koninklijk besluit van 7 januari 1998 betreffende de medische hulpverlening aan boord van schepen van toepassing.]

<gewijzigd door KB 7 januari 1998, art. 9>

Art. 100. Vreemde brevetten, diploma's of certificaten.

Onverminderd de toepassing van de reglementen betreffende de arbeidsvergunning van vreemde zeelieden, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] in bijzondere omstandigheden, bij uitzonderlijke maatregel, in de in artikels 91,

92, 93, 94 en 97 vermelde hoedanigheden laten inschepen, zeelieden die in een vreemd land een diploma, brevet of certificaat hebben verworven indien dit laatste met het overeenkomstig Belgisch bescheid kan worden gelijkgesteld.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] is echter gehouden tot naleving van de onderrichtingen door de Minister gegeven voor de toepassing van de desbetreffende internationale overeenkomsten.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

In het buitenland kan, in geval van heirkraft, een dergelijke toelating door de Belgische consulaire ambtenaar gegeven worden; in onderhavig geval geldt zij maar voor één reis.

Art. 101. Onvolledige bemanning.

Wanneer de bemanning niet volledig is op het ogenblik van het vertrek van het schip, is de kapitein gehouden ze aan te vullen.

Oordeelt [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] dat de veiligheid van het schip niet gewaarborgd wordt omdat de bemanning onvoldoende is, dan houdt hij het schip op.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[Art. 102. Certificaten van medische geschiktheid.

1. Elk bemanningslid is in het bezit van een certificaat van medische geschiktheid waaruit blijkt dat hij medisch geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden. [Zonder dit certificaat mogen zij niet werkzaam zijn op een schip.

Tenzij een kortere periode vereist is vanwege de specifieke door het bemanningslid uit te voeren taken of vanwege het STCW-verdrag en onverminderd het bepaalde in punt 2, heeft het certificaat van medische geschiktheid een maximumgeldigheidsduur van twee jaar, behalve wanneer het bemanningslid jonger is dan 18 jaar, in welk geval de maximumgeldigheidsduur 1 jaar zal bedragen. De kleurenblindheidstest heeft een maximumgeldigheidsduur van 6 jaar.]

2. Het certificaat van medische geschiktheid wordt vlak vóór de aanmonstering alsook op eerste verzoek getoond.

Op het moment van de aanmonstering moet het certificaat van medische geschiktheid nog minstens twee maanden geldig zijn. [...]

[Indien de geldigheidstermijn van een certificaat van medische geschiktheid gedurende een zeereis verstrijkt, blijft het van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar het bemanningslid een certificaat van medische geschiktheid kan verkrijgen van een erkende geneesheer, zoals bepaald in bijlage XX van dit besluit, mits die termijn ten hoogste drie maanden bedraagt.]

3. Die certificaten worden opgesteld en afgeleverd zoals bepaald in bijlage XX van hetzelfde besluit.

4. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn mogen zich tegen de inscheping verzetten van elk bemanningslid waarvan de gezondheidstoestand een gevaar voor de andere ingescheepte personen kan opleveren].

[5. In buitengewoon dringende omstandigheden mogen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn een bemanningslid toestaan zonder een geldig certificaat van medische geschiktheid werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar het bemanningslid een certificaat van medische geschiktheid kan verkrijgen van een erkende geneesheer, zoals bepaald in bijlage XX van dit besluit, mits:

- a) een dergelijke toestemming ten hoogste drie maanden geldig is; en
- b) het betrokken bemanningslid in het bezit is van een verlopen certificaat van medische geschiktheid van recente datum.]

<vervangen door KB 24 mei 2006, art. 20, gewijzigd door KB 13 november 2009, art. 15 en door KB 30 september 2014, art. 12 >

HOOFDSTUK VII. - Uitwatering en diepgang

Art. 103. Uitwatering en diepgangsmarken.

1. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] stelt voor alle schepen, met uitzondering van vissersvaartuigen uitsluitend gebezigd voor de visvangst, het vrijboord vast voor reizen in de gebieden als omschreven in hoofdstuk V van bijlage I, zomede de vermindering voor zoetwater van elk vrijboord.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] mag voor schepen zoals bedoeld in artikel 3, § 1, 1° en vaartuigen zoals bedoeld in artikel 3, § 1, 3°, van de wet, op niet internationale reizen, afwijkingen van de hiervoren bedoelde voorschriften toestaan, voor zover dit redelijk en verantwoord is.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Het vrijboord en de vermindering voor zoetwater als bedoeld in § 1, worden vastgesteld in overeenstemming met de in bijlage I gegeven voorschriften.

3. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan een vrijboord toekennen dat groter is dan dat, vastgesteld in overeenstemming met het bepaalde in § 2.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan aan vissersvaartuigen een vrijboord opleggen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. Het berekenen van het vrijboord en het aanbrengen van de uitwateringsmerken en deklijnen kan, mits onder toezicht van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is], door één der erkende classificatiemaatschappijen geschieden.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

6. De uitwateringsmerken en de deklijn moeten aan elke zijde van het schip zijn aangebracht op de wijze als in bijlage I is omschreven.

7. Op voor- en achterschip moeten diepgangsmarken zijn aangebracht, die het mogelijk maken zowel aan stuurboords- als aan bakboordszijde de diepgang vóór en achter af te lezen.

8. Een kopij van het vrijboordrapport moet zich aan boord bevinden van het schip waaraan een vrijboord werd toegekend.

9. Aan boord van schepen, met uitzondering van vissersvaartuigen, sleepboten, en baggermaterieel, moet een schaal van waterverplaatsing aanwezig zijn.

Art. 104. Houtvaart.

1. Indien een schip aan de in bijlage I gestelde bijzondere eisen voor dieper afladen voldoet, kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] overeenkomstig de mede in die bijlage aangegeven regelen een vermindering van vrijboord toestaan bij vervoer van deklasten hout van meer dan 5 pct. van het draagvermogen "op zomermerk". In dat geval moeten de lijnen van de houtvaartuitwatering (houtvaartmerken) aan elke zijde van het schip zijn aangebracht als in die bijlage is omschreven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Het laden tot het van toepassing zijnde uitwateringsmerk voor de houtvaart, als bedoeld in voorgaande paragraaf, is echter slechts toegestaan indien de kuilen op het vrijboorddek met hout zijn gevuld tot een hoogte, die ten minste gelijk is aan de standaardhoogte van de bovenbouw, geen verhoogd halfdek zijnde, vastgesteld in overeenstemming met het bepaalde in artikel 30 van bijlage I.

HOOFDSTUK VIII - Vervoer van lading

Art. 105. Algemene eisen.

1. Het laden en het stuwen moeten voldoen aan de eisen van goede zeemanschap. Het laden en het stuwen moet zo gebeuren dat onder meer de stabiliteit noch te gering noch te groot wordt, ontoelaatbare spanningen in de scheepsstructuur vermeden worden, geen gevaar kan ontstaan dat de lading of een gedeelte daarvan levendig wordt.

2. Een schip dat zonder of met weinig lading zee kiest, moet zo nodig voldoende en doelmatige ballast aan boord hebben.

De ballast moet op afdoende wijze tegen het overgaan verzekerd zijn.

3. a) Aan boord van elk schip dienen voldoende gegevens onder goedgekeurde vorm aanwezig te zijn, om de kapitein in staat te stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden vermeden;

b) [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan vrijstelling van voorgaande eis toestaan indien hij, gelet op de lengte, het ontwerp of het type van schip zulks overbodig acht;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

c) deze verplichting geldt niet voor:

(i) schepen waarvan de kiel gelegd is voor 22 april 1969;

(ii) schepen met een lengte van minder dan 150 m. lengte zoals bepaald in bijlage I, artikel 2;

(iii) vissersvaartuigen.

Art. 106. Steenkool, eierkolen, steenkoolbriketten, enz.

1. De ruimte boven een lading steenkool, eierkolen of steenkoolbriketten moet deugdelijk geventileerd kunnen worden. Een luchtstroom door de lading moet worden vermeden.

2. Elke ruimte, waarin de in § 1, genoemde stoffen zijn geladen, moet zijn voorzien van een voldoende aantal, ten minste 2, luchtkokers, welke over het voor- en achtereinde van zulk een ruimte gelijkelijk zijn verdeeld. Deze luchtkokers moeten aan boord van schepen van 1.000 ton en meer een diameter van ten minste 30 cm hebben en van ten minste 20 cm op kleinere schepen.

De luchtkokers moeten boven de vaste gedeelten van het schip uitsteken, zodat de vrije toegen afvoer van lucht niet wordt belemmerd. De kokers moeten voldoende sterk zijn om weerstand te bieden tegen de kracht van overkomend water bij ongunstig weer.

De luchtkokers moeten doelmatig zijn ingericht, zodat zij voldoende luchtafvoer kunnen bewerkstelligen. Bovendien moeten zij zijn voorzien van middelen om bij slecht weer binnendringen van water te kunnen voorkomen. Indien kunstmatige ventilatie wordt gebezigd, dient de inrichting te voldoen aan de eisen gesteld in artikel 13 van bijlage VI.

3. In de ruimten, beladen met de in § 1 bedoelde stoffen mag geen vuur aanwezig zijn, behalve van een vast aangebrachte elektrische verlichting, die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 13 van bijlage VI, mag in genoemde ruimten voor de verlichting slechts gebruik worden gemaakt van veiligheidslampen die voldoen aan de eisen gesteld in artikel 50, van bijlage VI.

4. Wanneer eierkolen, nootjes of andere steenkoolsoorten, welke gemakkelijk overgaan, worden geladen, moeten zo nodig gevelingen zijn aangebracht.

[Art. 107. Vervoer van graan en andere stortladingen.

1. Indien in een schip dat niet in het bijzonder daarvoor is ingericht, gestorte goederen die gemakkelijk kunnen overgaan worden geladen, moeten zo nodig gevelingen zijn aangebracht.

[...]

<opgeheven door KB 24 november 1978, art. 11>

2. Elk schip dat gestort graan, zaad, rijst of peulvruchten vervoert, moet uitgerust zijn en geladen worden volgens de voorschriften van bijlage XIX.

3. Het vervoer van gestorte ladingen met een hoog soortelijk gewicht, of van ladingen die omwille van hun scheikundige aard of van hun specifieke eigenschappen, bij een vervoer in bulk een gevaar kunnen opleveren, of van ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, alsmede van ladingen die gedurende de reis geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden, is verboden tenzij dit vervoer geschiedt met inachtnaam van de voorschriften van de "Code van veilige praktijk voor vaste stortladingen" uitgegeven door de I.M.C.O. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan aanvullende voorschriften opleggen.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 33; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[4. De bepalingen van bijlage XIX bis zijn van toepassing op alle bulkschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die een terminal aandoen voor het laden of lossen van vaste bulkloading met uitzondering van graan.

Onverminderd het bepaalde in voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag van 1974 is bijlage XIX bis niet van toepassing wanneer voor het laden en lossen uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de uitrusting van het bulkschip.]

<ingevoegd door KB 19 maart 2004, art. 2>

[Art. 108. Gevaarlijke goederen

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

a) "IMDG-code": de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, in de versie die van kracht is;

b) "INF-code": de IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een schip, in de versie die van kracht is;

c) "gevaarlijke goederen": stoffen, materialen en voorwerpen als omschreven in de IMDG-code;

d) "verpakt": de vorm van omhulling gespecificeerd in de IMDG-code.

2.1 Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit artikel van toepassing op gevaarlijke goederen die in verpakte vorm worden vervoerd in alle schepen onderworpen aan het SOLAS-verdrag van 1974 evenals in vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500.

2.2 De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op scheepsbenodigdheden en scheepsuitrusting.

2.3 Het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm is verboden tenzij het geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

2.4 Buiten het bepaalde in dit punt is dit artikel niet van toepassing op ladingen die in bulk worden vervoerd in daarvoor speciaal gebouwde of daartoe volledig omgebouwde schepen zoals tankers. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder het vervoer in bulk verstaan het vervoer van lading die zonder verpakking wordt geladen en/of wordt gelost. Dergelijk vervoer moet voldoen aan de hiernavolgende voorschriften:

a) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van ruwe aardolie en/of aardolieproducten met een vlampunt van niet meer dan 60 °C en een dampdruk bepaald volgens de methode van Reid bij 37,8 °C die lager is dan de atmosferische druk, alsmede van andere vloeistoffen met een overeenkomstig brandgevaar, moet wat constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de in bijlagen IV, V en XVIII van dit besluit gestelde voorschriften.

b) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van ontvlambare vloeistoffen met een groter brandgevaar en/of met andere gevaarlijke eigenschappen dan die van de vloeistoffen bedoeld in a) moet wat constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is te stellen aanvullende eisen.

c) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van gevaarlijke goederen, andere dan vermeld in a) en b) moet wat de constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de door de Minister bevoegd voor de maritieme zaken en de scheepvaart te stellen aanvullende eisen.

2.5 Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer van verpakte bestraalde splijtstof, plutonium en hoog-radioactieve afvalstoffen moet wat de constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de desbetreffende voorschriften van de INF-code.

3. Het vervoer van gevaarlijke goederen in verpakte vorm moet voldoen aan de desbetreffende voorschriften van de IMDG-code.

4.1 In alle documenten die betrekking hebben op gevaarlijke goederen die in verpakte vorm worden vervoerd over zee moet de officiële vervoersnaam van de goederen worden gebruikt en er moet worden verwezen naar de classificatie in de IMDG-code (de handelsnaam alleen wordt niet toegelaten).

4.2 De vervoerdocumenten, opgemaakt door de afzender, moeten een ondertekend certificaat of een verklaring omvatten, of vergezeld zijn van zo een certificaat of een verklaring waarin staat dat de voor vervoer aangeboden zending deugdelijk verpakt en naargelang het geval, gemerkt en geëtiketteerd is of voorzien is van een groot etiket en beantwoordt aan de voor het vervoer gestelde voorwaarden.

4.3 De persoon die verantwoordelijk is voor het laden van gevaarlijke goederen in een transporteenheid moet een ondertekend container- of voertuigbeladingscertificaat verschaffen, waarin staat dat de waar in de transporteenheid deugdelijk is geladen en vastgezet en dat aan alle van toepassing zijnde vervoersvoorschriften is voldaan. Zo een certificaat mag worden gecombineerd met het document waarnaar wordt verwezen in punt 4.2.

4.4 Daar waar een vermoeden bestaat dat een transporteenheid, waarin gevaarlijke goederen zijn verpakt, niet met inachtneming van de voorschriften van punten 4.2 en 4.3 is beladen, of waar een container- of voertuigbeladingscertificaat niet beschikbaar is, mag de transporteenheid niet voor vervoer worden geaccepteerd.

4.5 Elk schip dat gevaarlijke goederen in verpakte vorm vervoert, moet een speciale lijst of manifest bezitten, waarin, overeenkomstig de classificatie, uiteengezet in de IMDG-code, wordt beschreven welke gevaarlijke goederen aan boord zijn en waar ze zich bevinden. Een gedetailleerd laadplan, hetwelk alle gevaarlijke goederen per klasse identificeert en de plaats ervan aangeeft, mag worden gebruikt in plaats van zo een lijst of manifest. Een exemplaar van één van deze documenten moet voor vertrek ter beschikking gesteld zijn aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is.

5. Vracht en transporteenheden moeten gedurende de ganse duur van de reis worden geladen, gestuwd en vastgezet in overeenstemming met het Handboek voor het Vastzetten van Lading, dat door de administratie van de vlaggenstaat is goedgekeurd. De voorschriften vervat in het Handboek voor het Vastzetten van Lading moeten tenminste gelijkwaardig zijn aan de richtlijnen die door de IMO zijn ontwikkeld.

6.1 Wanneer een voorval plaatsvindt, dat het overboord slaan of het waarschijnlijk overboord slaan van gevaarlijke goederen in verpakte vorm in zee tot gevolg heeft, moet de kapitein, of een ander persoon, die de leiding heeft over het schip, de bijzonderheden van een dergelijk voorval onverwijld en zo uitgebreid mogelijk rapporteren aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Het rapport moet worden gebaseerd op de door de IMO ontwikkelde richtlijnen en algemene beginselen.

6.2 In het geval dat het schip, bedoeld in punt 6.1 verlaten is, of in het geval dat een rapport van zo een schip onvolledig of niet te verkrijgen is, moet de onderneming, zoals gedefinieerd in voorschrift IX/1.2 van het SOLAS-verdrag van 1974, de verplichtingen, die door voormeld voorschrift aan de kapitein zijn opgelegd, zo volledig mogelijk op zich nemen.

7. Verpakkingen, grote recipiënten voor losgestort vervoer (IBC's), grote verpakkingen, gasrecipiënten en transporttanks bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen moeten worden beproefd en goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften in respectievelijk hoofdstuk 6.1 en 6.3, 6.5, 6.6, 6.2 en 6.7 en 6.8. van de IMDG-code. De goedkeuring gebeurt door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is op basis van de beproevingen uitgevoerd door een organisatie die hiertoe door de Minister bevoegd voor maritieme zaken en de scheepvaart werd gemachtigd volgens een door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is opgelegde procedure.

Verpakkingen, grote recipiënten voor losgestort vervoer (IBC's) grote verpakkingen, gasrecipiënten en transporttanks bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen, goedgekeurd door een buitenlandse overheid, zijn vrijgesteld van deze procedure.

8. Aan boord van elk schip gebezigd of bestemd voor vervoer van verpakte gevaarlijke goederen met inbegrip van deze geladen of gestuwd in containers, transporttanks, wegvoertuigen of spoorwagens, moeten er geschreven instructies aanwezig zijn met betrekking tot de aard van het gevaar dat die goederen opleveren en met betrekking tot de maatregelen die dienen te worden getroffen bij een ongeval of een onvoorziene gebeurtenis. Die instructies dienen ten minste de aanbevelingen met betrekking tot de "Noodprocedures voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren" goedgekeurd door de IMO te omvatten.

9. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, kan aanvullende voorschriften opleggen nopens de verpakking, de te vervoeren hoeveelheden en de wijze van vervoer en stuwage van de in dit artikel bedoelde stoffen.

<gewijzigd door KB 24 november 1978, art. 12; gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 34; gewijzigd door KB 20 januari 1997, art. 1.A, B, C; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 14>

Art. 109. Deklasten.

1. Het dek moet ter plaatse, waar deklast gestuwd wordt, voldoende sterk gebouwd zijn. De nodige middelen moeten aanwezig zijn om het overgaan van de deklast te beletten.

2. De deklast mag niet zo zwaar zijn, dat de stabiliteit van het schip er door in gevaar wordt gebracht. Bij deklast, die door het overnemen van water in gewicht toeneemt, moet met die toeneming rekening worden gehouden.

3. De wijze van stuwen moet zodanig zijn, dat de bediening van schip redding- en brandblusmiddelen, lieren, peilkokers, lenspompen, en de toegang tot verblijven, enz., niet door de deklast worden belet.

4. Indien de verschansing of reling van het schip niet hoog genoeg boven de deklast uitsteekt, moeten relingen of stutten met keertouwen worden aangebracht, zodat een veilig verkeer van de bemanning over de deklast verzekerd is.

5. Indien de bovenzijde van de deklust niet vlak genoeg is om er over te kunnen lopen, moeten de nodige planken en handleiders worden aangebracht om de bemanning in staat te stellen de verschillende delen van het schip zonder gevaar te bereiken.

6. Deklasten moeten zodanig zijn gestuwd, dat overgekomen water gemakkelijk door de waterloospoorten kan wegvloeien. Op een deklust cokes mogen geen werkboden of andere zware voorwerpen worden geplaatst.

7. Bij vervoer van een deklust hout van meer dan 5 pct. van het draagvermogen "op zomermerk", moet bovendien voldaan worden aan de voorschriften vervat in artikel 40 tot en met 52 van bijlage I en, indien toepasselijk, aan artikel 104.

[8. Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan het stuwen en het vastzetten van containers, die als deklust worden vervoerd. Aan boord van schepen, die niet speciaal zijn ontworpen en ingericht voor het vervoer van containers, moet onder meer met volgende basisprincipes worden rekening gehouden:

a) containers die aan dek of op de luiken worden vervoerd, moeten bij voorkeur langsscheeps worden gestuwd;

b) containers moeten zodanig worden gestuwd dat zij niet over de scheepszij uitsteken. Wanneer containers over luiken of dekconstructies uitsteken moeten doelmatige steunen worden voorzien;

c) containers moeten zodanig worden gestuwd en verzekerd dat de bemanning een veilige toegang wordt geboden voor de noodzakelijke uitbating van het schip;

d) alle containers moeten degelijk worden vastgezet, bij voorkeur aan de benedenhoeken, op een manier die tegen verschuiven behoedt. Kantelen moet worden belet door het vast zetten van de boven- of van de benedenhoeken naargelang de praktische mogelijkheden;

e) containers die aan dek of op de luiken worden vervoerd moeten in één laag worden gestuwd, tenzij de bovenste containers zo worden vastgezet dat zij niet kunnen verschuiven of kantelen;

f) onder normale omstandigheden mag het sjorringssysteem op de containers of op één van hun bijbehoren geen krachten uitoefenen die groter zijn dan deze waarvoor ze werden berekend;

g) op geen enkel ogenblik mogen de containers de dekken of luiken overbelasten; de luikdeksels moeten zo aan het schip worden vastgezet dat kantelen van het luikdeksel in zijn geheel wordt belet;

h) de structurele sterkte van de onderdelen van het dek of van de luiken dient in acht genomen te worden wanneer daarop containers worden vervoerd en bij het plaatsen en vastzetten van de sjorrings.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 17>

Art. 110. Dieren.

[De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan voorzieningen opleggen in verband met het vervoer van dieren.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

HOOFDSTUK IX - Vervoer van passagiers.

Art. 111. Eisen voor passagiersruimten, ziekenverblijf, ziekenkooi.

1. Aan boord van een passagiersschip moeten de voor passagiers bestemde ruimten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II.

2. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, moeten de voor passagiers bestemde ruimten voldoen aan de in § 1 genoemde eisen. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan echter in bijzondere gevallen, rekening houdende met de aard van het schip, afwijking van deze eisen toestaan.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

3. Aan boord van een passagiersschip, ingericht voor het vervoer van 50 passagiers of meer, moet op reizen die meer dan 3 etmalen duren, een ziekenverblijf aanwezig zijn.

4. Aan boord van een passagiersschip dat ingevolge het bepaalde in § 3, niet van een ziekenverblijf behoeft te zijn voorzien, moet ten minste één afzonderlijke ziekenkooi zijn ingebouwd.

5. Het ziekenverblijf en de ziekenkooi moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II.

6. Het in § 3 voorgeschreven ziekenverblijf met de daarbij behorende apotheek, closet en badgelegenheid kunnen worden samengevoegd met die voorgeschreven in artikel 13 van bijlage XIV.

7. Aan boord van elk passagiersschip moet gelegenheid zijn iemand die aan een ernstige of aan een besmettelijke ziekte lijdt, afgezonderd van alle anderen behoorlijk te verplegen.

Art. 112. Drinkwater en eetwaren.

Ten behoeve van de passagiers moeten voldoende drinkwater en eetwaren ter beschikking worden gesteld, waarvan de hoedanigheid en de wijze van berging gelijk moeten zijn aan die, welke voor het drinkwater en eetwaren ten behoeve van de schepelingen zijn voorgeschreven.

Art. 113. Vervoer van landverhuizers.

1. De mannelijke ongehuwde landverhuizers, die de leeftijd van 14 jaar hebben bereikt, wordt een verblijfplaats aangewezen, welke op afdoende wijze van de verblijven der andere landverhuizers is afgescheiden.

2. Eveneens wordt een afzonderlijke verblijfplaats aangewezen aan de niet in gezinsverband aan boord vertoevende vrouwelijke landverhuizers.

Art. 114. Klachtenboek.

Aan boord van elk passagiersschip moet een klachtenboek ter beschikking van de passagiers worden gehouden.

Bij de klachten van dezen voegt de kapitein de aanmerkingen die hij goedvindt, alsmede de belangrijke feiten die, naar het hem voorkomt, door de passagiers moeten bevestigd worden.

Dit klachtenboek wordt voorgelegd telkens [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] en het waterschoutsambt er om verzoekt.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[HOOFDSTUK X - Verplichtingen van de eigenaar, de kapitein en de maatschappijen]

<gewijzigd door KB 24 mei 2006, art. 21, 1°>

Art. 115. Onverminderd de verplichtingen en voorschriften in de voorgaande hoofdstukken van het besluit bepaald, moeten door [de eigenaar, de kapitein en de maatschappijen] , meer in het bijzonder de hierna volgende bepalingen nageleefd worden.

<gewijzigd door KB 24 mei 2006, art. 21, 2°>

§ 1. Verplichtingen van de eigenaar.

Art. 116. Verschaffen nodige middelen.

De eigenaar van een schip is verplicht aan de kapitein de middelen te verschaffen, welke deze, in verband met de uitvoering van de taak hem in dit besluit opgedragen, behoeft.

[Art. 116bis. Bemanning

De eigenaar van een schip dat geen vissersvaartuig is, ziet erop toe dat het minstens wordt bemand overeenkomstig het van toepassing zijnde document inzake de minimumbemanning bedoeld in artikel 91, vierde lid.

De eigenaar van een vissersvaartuig ziet erop toe dat het minstens wordt bemand overeenkomstig het document inzake de minimumbemanning bedoeld in artikel 94, 9.

De eigenaar van een schip ziet erop toe dat elk lid van de bemanning in het bezit is van een certificaat van lichamelijke geschiktheid als bedoeld in artikel 102.]

<ingevoegd door KB 23 oktober 2001, art. 17>

Art. 117. Droogzetten.

De eigenaar van een schip is verplicht zorg te dragen, dat het schip overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 wordt drooggezet.

§ 2. Verplichtingen van de kapitein.

Art. 118. Bemanning.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat een voldoende bemanning, in aantal, hoedanigheid en geschiktheid, overeenkomstig de voorschriften van hoofdstuk VI, wordt aangemonsterd en ingescheept.

2. De kapitein is bovendien verplicht zorg te dragen dat de wachtbezetting geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 91, 94 en 97.

Art. 119. Passagiers.

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat het aantal ingescheepte passagiers of landverhuizers het toegelaten aantal niet te boven gaat.

[Art. 119 bis. Handhaving van de toestand na onderzoek.

De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat het schip en zijn uitrusting in goede staat worden gehouden overeenkomstig de voorschriften van dit besluit, ten einde zeker te stellen dat de veiligheid van het schip in alle opzichten bevredigend blijft en dat het zonder gevaar voor het schip of voor de opvarenden zee kan kiezen.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 37>

Art. 120. Uitwatering.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis, gedurende de reis en bij de aankomst, het schip geen geringer vrijboord heeft dan blijktens het afgegeven "certificaat van uitwatering", is geoorloofd.

2. De kapitein van een schip dat gedurende een reis een ander vaargebied als bedoeld in hoofdstuk V van bijlage I bereikt, is verplicht zorg te dragen, dat het schip geen geringer vrijboord heeft dan in dit vaargebied is toegelaten.

3. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis, gedurende de reis en bij de aankomst, het schip geen geringer vrijboord heeft dan blijktens het afgegeven veiligheidscertificaat is geoorloofd.

4. Indien een schip op een rivier of in een binnenwater wordt beladen, is het de kapitein toegestaan dieper af te laden dan volgens §§ 1 en 3 is geoorloofd en wel zoveel, als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, enz. dat wordt verbruikt tussen de plaats van vertrek en de plaats waar het schip in zee komt.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de uitwateringsmerken en deklijnen goed zichtbaar zijn en blijven.

[Art 121. Stabiliteit- en sterktegegevens.

1. De kapitein van een schip, waarop artikel 105, 3 toepasselijk is, is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden vermeden.

2. a) De kapitein van een schip, waarop artikel 13, 6 toepasselijk is, is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens vermeld in voornoemd artikel aan boord zijn.

b) De kapitein van een passagiersschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens bedoeld in artikel 8, 7 en artikel 21 van bijlage II aan boord zijn.

c) De kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c), bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, is bovendien verplicht, vooraleer een reis wordt ondernomen, zorg te dragen dat de in artikel 13, 7, bedoelde gegevens aan boord zijn.

3. a) De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis de stabiliteit van het schip in alle voorkomende bedrijfsomstandigheden ten minste voldoet aan de door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgestelde criteria.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) De kapitein van een passagierschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis voldaan wordt aan het gestelde in artikel 8 van bijlage II.

c) De kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c), bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, is bovendien verplicht tijdens de reis zorg te dragen dat aan het in artikel 13, 7 gestelde wordt voldaan.

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 38>

Art. 122. Manoeuvrerbaarheid, stopweg.

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de inlichtingen vermeld in artikel 46, § 3, verzameld worden en op de brug beschikbaar zijn.

Art. 123. Alarmrol en instructies voor noodgevallen.

1. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton of meer en van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat vóór het ondernemen van een reis een alarmrol is samengesteld.

2. Aan ieder lid van de bemanning moeten de speciale taken worden toegewezen welke het in geval van nood dient uit te voeren.

3. Op de alarmrol moeten de speciale taken, bedoeld in § 2 worden vermeld; in het bijzonder moet worden aangeduid naar welke plaats ieder lid van de bemanning zich moet begeven en de taken welke hij zal hebben te verrichten.

4. De alarmrol van ieder passagiersschip moet opgemaakt zijn op een door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] goedgekeurde wijze.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

5. De alarmrol moet samengesteld zijn vóór het vertrek van het schip. Afschriften van de alarmrol moeten opgehangen worden op verschillende plaatsen van het schip en speciaal in de verblijven van de bemanning.

6. Op de alarmrol moeten de aan de onderscheidene leden van de bemanning opgedragen taken zijn vermeld met betrekking tot:

a) het sluiten van waterdichte deuren, afsluiters, spuigaten, askokers, branddeuren en dempers;

b) het uitrusten van de reddingboten (inbegrepen het draagbare radiotoestel) en van de andere reddingmiddelen;

c) het te water brengen van de reddingboten en -vloten;

d) het algemeen gereedmaken van de andere reddingmiddelen;

e) het verzamelen van de passagiers;

f) het blussen van brand, rekening houdend met de brandweerplannen.

7. Op de alarmrol moeten eveneens zijn vermeld diverse taken, met betrekking tot de passagiers, opgedragen aan de personeelsleden van de civiele dienst in geval van nood. Dat personeel moet namelijk:

a) de passagiers waarschuwen;

b) toezien dat deze voldoende zijn gekleed en dat zij hun reddinggordels goed hebben aangedaan;

c) de passagiers verzamelen op de appelplaatsen;

d) de orde bewaren in de gangen en op de trappen en het algemeen toezicht uitoefenen op de verplaatsingen van de passagiers, en

e) er voor zorgen dat een voorraad dekens naar de reddingboten gebracht wordt;

8. Onder de gedetailleerde gegevens op de alarmrol tot brandbestrijding overeenkomstig § 6 f) moeten zijn vermeld:

a) het effectief van de brandweerploegen;

b) de speciale taken in verband met het in werking stellen van brandweertoestellen en -installaties.

9. De alarmrol moet welomschreven seinen vermelden voor het oproepen van de gehele bemanning naar de inschepings- en de brandweerposten en de betekenis van die seinen bevatten.

Art. 124. Appels, oefeningen en brandrondedienst.

1. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:

a) de appels van de bemanning voor oefening met de boten en in het blussen van brand, gevolgd door oefeningen met de brandblusmiddelen en ademhalingstoestellen zo mogelijk wekelijks plaatsvinden. In elk geval moeten dergelijke appels worden gehouden:

(i) vóór vertrek uit een haven wanneer meer dan 10 pct. van de bemanning in die haven is vervangen;

(ii) vóór aanvang van een internationale reis, geen korte internationale reis zijnde;

b) op internationale reizen, geen korte internationale reizen zijnde, binnen 24 uur na vertrek uit een haven alwaar passagiers zijn geëmbarkeerd, appel van de passagiers wordt gehouden met het oog op het zich verzamelen op de appelplaatsen en het juiste gebruik van de reddinggordels;

c) de data waarop de appels zijn gehouden, evenals het verslag van elke brandweeroefening welke aan boord werd gehouden in het scheepsdagboek worden vermeld; indien in een bepaalde week geen appel of slechts een gedeeltelijk appel is gehouden moet aantekening worden gemaakt van de omstandigheden en de omvang van het gehouden appel;

d) maandelijks bij één der appels de uitrusting van de boten worden gecontroleerd, ten einde zekerheid te hebben dat deze compleet is;

e) over het onderzoek van de bootuitrusting in het scheepsdagboek wordt gerapporteerd, waarbij tevens dient te worden vermeld bij welke gelegenheden de boten buitenboord zijn gebracht en gevierd overeenkomstig het bepaalde in § 3.

2. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, is verplicht zorg te dragen dat:

a) de appels van de bemanning voor oefening met de boten en in het blussen van brand, gevolgd door oefeningen met de brandblusmiddelen en, indien het schip hiermede is uitgerust, ademhalingstoestellen, met tussenpozen van niet langer dan één maand plaatsvinden. In elk geval moeten dergelijke appels worden gehouden binnen 24 uur na het vertrek uit een haven wanneer meer dan 25 pct. van de bemanning in die haven is vervangen;

b) binnen 24 uur na vertrek uit een haven alwaar passagiers zijn geëmbarkeerd, appel van de passagiers wordt gehouden met het oog op het zich verzamelen op de appelplaatsen en het gebruik van de redding Gordels;

c) de data waarop de appels zijn gehouden evenals het verslag van elke brandweeroefening welke aan boord werd gehouden in het scheepsdagboek worden vermeld; indien in een bepaalde maand geen appel of slechts een gedeeltelijk appel is gehouden moet aantekening worden gemaakt van de omstandigheden en de omvang van het gehouden appel;

d) bij het maandelijks appel de uitrusting van de boten wordt gecontroleerd, ten einde zekerheid te hebben dat deze compleet is;

e) over het onderzoek van de bootuitrusting in het scheepsdagboek wordt gerapporteerd, waarbij tevens dient te worden vermeld bij welke gelegenheden de boten buitenboord zijn gebracht en gevierd overeenkomstig het bepaalde in § 3.

3. Bij de opeenvolgende bootoefeningen moeten de reddingboten afwisselend worden gebruikt, waarbij elke reddingboot telkenmale na verloop van ten hoogste 4 maanden buitenboord moet worden gebracht en te water gevierd.

4. Het alarmsein om de passagiers naar de appelplaatsen te roepen, moet bestaan uit 7 of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot op de fluit of de sirene. Dit sein moet op passagiersschepen en op schepen met een lengte tussen de loodlijnen van 45 m of meer aangevuld worden door andere seinen, elektrisch door het gehele schip gegeven vanaf de brug door middel van de in artikel 54 voorgeschreven inrichtingen. De betekenis van alle seinen die voor de passagiers van belang zijn, moet met nauwkeurige aanwijzingen hoe in geval van nood te handelen, duidelijk in daarvoor in aanmerking komende talen zijn aangegeven op kaarten die in hun hutten en op duidelijk zichtbare plaatsen in andere passagiersverblijven zijn aangebracht.

5. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:

a) oefeningen in het behandelen van waterdichte deuren, patrijspoorten, kleppen en afsluiters wekelijks plaatshebben en indien de reis langer dan één week duurt, bovendien, vóór het schip de haven of rede verlaat, een volledige oefening wordt gehouden;

b) alle werktuiglijk bewogen waterdichte deuren en alle waterdichte draaideuren in hoofddwarsschotten, die op zee uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, éénmaal daags worden gesloten;

c) de waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegingsinrichtingen en standaardwijzers, alle afsluiters, die moeten zijn gesloten om een afdeling waterdicht te maken, benevens alle afsluiters in dwarsscheepse overvloeinrichtingen als bedoeld in bijlage II, gedurende de reis geregeld, ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

6. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, is verplicht zorg te dragen dat de waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegingsinrichtingen en standaardwijzers, alle afsluiters die moeten zijn gesloten, om een afdeling waterdicht te maken, regelmatig eenmaal per maand worden nagezien en in goede staat verkeren.

Art. 125. Reddingmiddelen.

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij de aanvang van en gedurende de reis:

a) alle reddingmiddelen steeds in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;

b) de motoren van de motorreddingboten gereed zijn om onmiddellijk na de tewaterlating te kunnen werken;

c) de lopers van de boottakels voor gebruik gereed zijn en de sjorrings van de boten gemakkelijk kunnen worden losgemaakt;

d) alle bewegende delen als lieren, davits, kranen, klampen en dergelijke, vrij van roest en goed gangbaar zijn;

e) het drinkwater en de voedingsmiddelen in de reddingboten aanwezig en te allen tijde voor gebruik geschikt zijn;

f) een dekofficier of gediplomeerd sloepgast is belast met het bevel over elke reddingboot, terwijl tevens een plaatsvervanger moet zijn aangewezen;

g) hij, die met het bevel over een reddingboot is belast, een lijst van de bemanning van de reddingboot heeft en toeziet dat deze bemanning bekend is met haar plaats en werkzaamheden;

h) voor elke motorreddingboot iemand is aangewezen die de motor kan bedienen;

i) voor elke reddingboot, voorzien van een radiotelegrafie-installatie of een zoeklicht, of van beide, iemand is aangewezen die deze apparaten kan bedienen;

j) indien één of meer draagbare radiotoestellen voor reddingmiddelen aan boord zijn, voor elk toestel iemand is aangewezen die bekwaam is het te bedienen;

k) voor elk aan boord zijnd reddingvlot iemand, geoefend in het behandelen van en omgaan met reddingvloten is aangewezen, uitgezonderd aan boord van passagiersschepen op korte internationale reis en voor zover [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het niet doenlijk acht;

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

l) in de boten geen andere zaken worden geborgen dan deze welke tot de uitrusting van de boot behoren.

[De schipper is verplicht zorg te dragen dat het werkvest zoals voorgeschreven bij artikel 58, § 1, door de bemanning wordt gedragen telkens de omstandigheden zulks vereisen.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 18>

Art. 126. Voorzorgsmaatregelen tegen brand. Brandronde.

1. [a)] De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat een doelmatige rondedienst wordt onderhouden om elk begin van brand zo spoedig mogelijk te kunnen ontdekken.

<hernummering door KB 24 november 1978, art. 13>

[b) De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen, dat gedurende de gehele tijd van de overvaart en tijdens de ganse duur van het verblijf in een haven, behalve wanneer het niet in dienst is, het nodige personeel aan boord is of de nodige voorzieningen worden getroffen opdat een verantwoordelijk lid van de bemanning steeds onmiddellijk elk brandalarm zou kunnen waarnemen.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 13>

2. De kapitein van elk schip is verplicht zorg te dragen dat:

a) alle brandontdekkingsmiddelen en -bestrijdingsmiddelen steeds in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;

b) de brandslangen alleen worden gebruikt voor brandblusdoeleinden, voor het beproeven van de brandblusinrichting of bij oefeningen en inspecties;

c) de brandslangen telkenmale na verloop van ten hoogste 6 maanden worden beproefd, tenzij uit een grondige inspectie blijkt dat ze nog in goede staat zijn;

d) de vulling van elke gascilinder, deel uitmakende van een installatie voor brandbestrijding door middel van verstikkend gas telkenmale na verloop van ten hoogste 12 maanden door weging of op andere wijze wordt gecontroleerd en elke cilinder op de persdruk en binnen de termijnen voorgeschreven door het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, wordt beproefd;

e) de voortstuwingsruimten, andere ruimten voor machines en de kombuizen, behoorlijk worden schoongehouden en worden vrijgehouden van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke verontreinigingen;

f) blikken en flessen, die brandbare vloeistoffen bevatten, op een veilige plaats, verwijderd van kombuizen en plaatsen waar open vuur wordt gebezigd, zodanig worden geborgen, dat zij bij een zware schok niet omvallen of brand veroorzaken en dat olie- en kaarslantaarns zodanig worden vastgezet en geborgd, dat zij bij een zware schok niet omvallen of losraken.

Art. 127. Sluiten van waterdichte deuren, patrijspooten, luiken, enz.

1. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:

a) waterdichte deuren in schotten die tussendekslaadruimen van elkaar scheiden, en toegangs-, laad- en kolenpoorten in het scheepsboord, vóór het schip de haven of rede verlaat, zijn gesloten en gedurende de reis gesloten blijven;

b) de overige waterdichte deuren gedurende de reis zijn gesloten, tenzij deze uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, in welk geval maatregelen moeten worden genomen, dat zij te allen tijde onmiddellijk kunnen worden gesloten;

c) indien zich in de voortstuwingsruimten wegneembare platen in waterdichte schotten bevinden, deze platen, vóór het schip de haven verlaat, aangebracht en waterdicht verpakt zijn en op zee, behalve bij gebiedende noodzakelijkheid, niet worden verwijderd;

d) het openen en sluiten van patrijspooten in een tussendek geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in bijlage II;

e) patrijspooten die gedurende de reis niet bereikbaar zijn, vóór het schip de haven of rede verlaat, behoorlijk met hun blinden zijn gesloten en geborgd;

f) de deksels en kleppen van stortkokers voor as, vuil en dergelijke, die niet in gebruik zijn en waarvan de binnenboordsopeningen geheel of gedeeltelijk beneden de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, behoorlijk zijn gesloten en geborgd.

2. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, is verplicht zorg te dragen dat aan de voorschriften van § 1, waar toepasselijk, is voldaan.

3. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat alle luikopeningen op blootgestelde dekken tijdens de reis doelmatig gesloten en geborgd zijn; op vissersschepen mogen ze geopend zijn gedurende de tijd die strikt noodzakelijk is voor het bedrijf.

Art. 128. Opleiding van de bemanning.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat, enerzijds, ieder lid van de bemanning vertrouwd is met de taken welke het in geval van nood dient uit te voeren, en anderzijds, dat ieder lid bekend is met en geoefend in de behandeling en het gebruik van [al het materiaal of de toestellen] welke het in dergelijke omstandigheden gebeurlijk zal moeten gebruiken.

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 41, § 1>

[2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan de bemanning met het oog op het bepaalde in voorgaande paragraaf, de nodige onderrichtingen worden gegeven en dat zij degelijk wordt geoefend.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 41, § 3>

Art. 129. Elektrische inrichtingen.

De kapitein is verplicht zodanige maatregelen te nemen dat:

a) in vochtige ruimten en in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden aan ongeïsoleerde delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, zolang deze onder spanning staan;

b) in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden geschieden, waarbij vonkvorming kan optreden en werkzaamheden aan machines, toestellen, transformatoren, schakel- en

verdeelinrichtingen, lamparmaturen en leidingen met toebehoren slechts plaatsvinden, nadat het desbetreffende gedeelte der installatie spanningloos is gemaakt;

c) in andere dan onder a) genoemde ruimten slechts werkzaamheden aan blanke, of daarmee gelijk te stellen, onder spanning staande delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, indien voor de veiligheid van het schip dringende redenen aanwezig zijn om deze onder spanning te verrichten, mits:

1° alle zich in de nabijheid bevindende metalen delen deugdelijk tegen aanraking zijn beschermd;

2° de metalen delen van het bij de werkzaamheden benodigde gereedschap voor zover mogelijk deugdelijk zijn geïsoleerd;

3° zij die de werkzaamheden uitvoeren, zich op een deugdelijk isolerende laag bevinden;

4° voor zover dit in verband met de plaats en de omstandigheden nodig is, duidelijk leesbare waarschuwingen zijn aangebracht om te voorkomen dat aan een niet met de werkzaamheden belaste persoon een ongeval overkomt;

d) werkzaamheden in de nabijheid van blanke, of daarmee gelijk te stellen delen, van de elektrische installatie slechts geschieden, indien deze spanningloos zijn gemaakt, tenzij dit om bedrijfstechnische redenen niet mogelijk is, in welke geval alle maatregelen moeten zijn genomen, die een veilig verloop van de arbeid kunnen waarborgen;

e) bij voeding van het scheepsnet of een gedeelte daarvan vanaf de wal, geen spanningen en stroomsoorten en bij draaistroom bovendien geen frequenties en volgorden der fazen, waarvoor de elektrische installatie aan boord niet geschikt is, worden gebezigd;

f) dat isolatiefouten in de elektrische installatie zo spoedig mogelijk worden verholpen;

g) dat de noodkrachtbron en de tijdelijke noodkrachtbron, indien aanwezig, zomede de automatische inrichtingen van de noodinstallatie wekelijks worden beproefd;

h) dat de noodverlichting maandelijks wordt beproefd.

Art. 130. Luisterdienst. Radiopeilingen. Elektronische navigatiemiddelen.

1. De kapitein is verplicht luisterdienst te doen houden volgens de in artikels 87 en 88 gegeven voorschriften.

2. De kapitein van een schip uitgerust met een richtingzoeker is verplicht zorg te dragen dat éénmaal per jaar de fouten van de richtingzoeker door een bevoegd persoon als bedoeld in artikel 81, worden geverifieerd, tenzij deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven.

Bovendien is de kapitein verplicht verifiëring te doen plaatsvinden, telkenmale wanneer in de positie van enige antenne, dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht die de gevonden fouten van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de grafiek, aangevende de correctie die op de afgelezen peiling moet worden toegepast om de ware peiling ten opzichte van de kiellijn te verkrijgen, voor onmiddellijk gebruik bij de richtingzoeker aanwezig is.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat gedurende het nemen van radiopeilingen de antennes van ontvangers, toebehorende aan opvarenden, zijn weggenomen.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat:

a) op zee de zender van de radiotelegrafie-installatie voor motorreddingboten wekelijks door een radio-officier met behulp van een passende kunstantenne te laten beproeven;

b) op zee de zenders van de draagbare radiotoestellen voor reddingboten en -vloten wekelijks door een radio-officier c.q. een radiotelefonist met behulp van een passende kunstantenne te laten beproeven;

c) de batterijen, behorende tot de toestellen vermeld onder a) en b), wanneer deze van een type zijn dat moet worden geladen, wekelijks tot hun volle spanning worden geladen.

6. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat, niettegenstaande de beschikking van artikel 23, § 4:

a) alle redelijke maatregelen worden genomen om de deugdelijke werking te behouden van alle elektronische navigatiemiddelen waarover hij beschikt;

b) deze zo doelmatig mogelijk gebruikt worden;

c) de officieren zo dikwijls mogelijk dit materieel beproeven op zee wanneer de omstandigheden het toelaten, en vooral wanneer men voorziet dat de navigatie in moeilijke omstandigheden zal geschieden. Deze beproevingen moeten in het dagboek ingeschreven worden.

[**Art. 131.** Hoofd en hulpstuurinrichting, automatische stuurinrichting, beproeving van de stuurinrichting.]

<opschrift gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 14, § 1>

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat:

a) de onderdelen voor het hulpstuurgerei voor de hand liggend zijn opgeborgen;

b) de hulpstuurinrichting telkenmale na verloop van ten hoogste 12 maanden wordt beproefd.

[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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 14, § 2>

[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 voorgeschreven in 11 en 14 van artikel 40,

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

Voorts dient de 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 stuurgerei 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.]

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 14, § 3>

Art. 132. Kompassen.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de fouten van elk magnetisch kompas éénmaal per jaar door een bevoegd persoon als bedoeld in artikel 79, worden geverifieerd, tenzij deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Bovendien is de kapitein verplicht hercompensatie door een bevoegd persoon als bovenbedoeld te doen plaats vinden, telkenmale wanneer zich omstandigheden hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de gevonden fouten.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat bij elk magnetisch kompas een deviatiekaart aanwezig is.

3. De kapitein is verplicht zich regelmatig te vergewissen van de goede werking van het gyrokompas.

Niettegenstaande de beschikking van artikel 23, § 4, is de kapitein gehouden te zorgen dat alle redelijke maatregelen getroffen worden om het gyrokompas in goede staat van werking te behouden.

[Art. 133. Loodsladder, loodslift.

1. De kapitein moet zorgen dat:

a) de loodsladder zuiver en in goede staat wordt gehouden en alleen bestemd is voor gebruik door ambtenaren en andere personen bij aankomst in of vertrek uit een haven, alsmede voor het aan boord nemen of ontschepen van loodsen;

b) de ladder zo wordt opgehangen dat elke trede stevig tegen de romp van het schip rust, dat in de mate van het mogelijke ze voldoende ver verwijderd is van de scherpere gedeelten van de scheepsromp, en dat de loods veilig en gemakkelijk het schip kan betreden na niet minder dan 1,5 m en niet meer dan 9 m te hebben geklommen;

Wanneer de afstand van het wateroppervlak tot aan de toegang tot het schip meer dan 9 m bedraagt, moet het overstappen van de loodsladder op het schip kunnen geschieden via een valreep of een ander, even veilig en gemakkelijk middel;

c) twee lijflijnen, stevig bevestigd aan het schip en minstens 65 mm omtrek (20 mm doormeter), een reddinglijn, een nieuwlijn en een reddingsboei, voorzien van een zelfontbrandend licht, voor onmiddellijk gebruik gereed liggen;

d) is voldaan aan de in bijlage XXII, § 2, voorgeschreven voorzieningen;

e) des nachts de loodsladder door een buitenboord schijnend licht voldoende wordt verlicht;

f) des nachts het dek ter plaatse waar de loods aan boord komt voldoende is verlicht;

g) de ladder wel vrij hangt van buitenboord spuitend of stromend water en op een plaats waar het meest lij kan gegeven worden aan het langszij komend bootje;

h) het optuigen van de ladder en de in dit artikel aangehaalde bijkomende voorzieningen en het aan boord nemen en ontschepen van de loods, geschieden onder toezicht van een verantwoordelijk officier van het schip.

2. Wanneer het schip is uitgerust met een mechanische loodslift moet de kapitein zorgen dat:

a) een loodsladder, die aan de bepalingen van artikel 72 voldoet, nabij de loodslift aan dek beschikbaar is en voor onmiddellijk gebruik gereed ligt;

b) de loodslift met toebehoren regelmatig wordt onderhouden en gereinigd, en vóór gebruik de goede werking telkens wordt beproefd;

c) het optuigen van de loodslift en het aan boord nemen en ontschepen van de loods geschieden onder toezicht van een verantwoordelijk officier van het schip;

d) de loodslift uitsluitend bediend wordt door personen die met de bediening ervan vertrouwd zijn;

e) een lijflijn, een hieuwlijn en een reddingsboei, voorzien van een zelfontbrandend licht, voor onmiddellijk gebruik gereed liggen;

f) des nachts de loodslift door een buitenboord schijnend licht voldoende wordt verlicht;

g) des nachts het dek ter plaatse waar de loods aan boord komt en de bedieningsorganen van de loodslift voldoende zijn verlicht;

h) de loodslift wel vrij hangt van buitenboord spuitend of stromend water; en op een plaats waar het meest lij kan gegeven worden aan het langszij komend bootje;

i) de plaats waar de loodslift wordt gevierd zo goed mogelijk aangeduid wordt op de scheepszijde;

j) de loodslift met toebehoren opgeborgen wordt in een deugdelijk beschermde bergplaats wanneer ze niet wordt gebruikt, en dat bij zeer koud weder de loodslift slechts op het laatste ogenblik wordt opgetuigd teneinde het gevaar van ijsvorming te vermijden.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 19>

Art. 134. Roercommando.

De kapitein is verplicht de bevelen aan de roerganger in rechtstreekse zin te geven en te doen geven, zodat bij vooruitgaande beweging van het schip en vooruitwerkende machines bij het gevolg geven aan het commando stuurboord het voorschip naar stuurboord, en bij het gevolg geven aan het commando bakboord, het voorschip naar bakboord gaat.

Art. 135. Gebruik van luiken en merkels.

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de luiken en merkels niet worden gebruikt voor doeleinden, waarvoor zij niet zijn bestemd.

Art. 136. Laad- en losgerei, hijstoestellen, vistuig.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat het laad- en losgerei, de hijstoestellen en het vistuig vooraleer ze gebruikt worden voldoen aan de eisen gesteld in artikels 14, 76 en 77.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de scheepsofficier(en), verantwoordelijk voor de in artikel 25 van bijlage XI bedoelde inspectie van de onderdelen van het laad- en losgerei, zoals blokken, kettingen, haken, ringen, sluitings, wartels, enz., welke deel uitmaken van de tuigage van het laad- en losgerei maar niet permanent aan de mast, laadpaal of laadboom bevestigd zijn, en van de staaldraadkabels en het touwwerk, deze inspecties regelmatig uitvoert (uitvoeren), hiervan aantekening maakt (maken) in de betreffende rubriek van het register van het laad- en losgerei.

[Art. 137. Laden en stuwen.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat het laden en het stuwen van het schip aan de eisen voldoen in hoofdstuk VIII gesteld en is voorts verplicht die maatregelen te treffen die in verband met de aard van de lading en de wijze van stuwen nodig zijn.

2. De kapitein van een schip dat ladingen vervoert zoals bedoeld in lid 3 van artikel 107 is verplicht er zorg voor te dragen dat een exemplaar van de in dit lid vermelde Code aan boord is.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 44>

[Art. 138. Vervoer en gevaarlijke stoffen. Gebruik van inertgassystemen.]

<opschrift gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 15; opschrift gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 45, § 1>

[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 pijpentunnels voor zover deze niet voortdurend doelmatig worden geventileerd;

2° laadruimten waarin zich zuurstofbindende ladingen bevinden, bijvoorbeeld ertsen, 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) het dragen, door ieder die de ruimten 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 ademhalingstoestel 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 ademhalingstoestel 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 daarmee 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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 15>

[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 is.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 14; gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 15>

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

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 15>

[6. De kapitein van een tankschip dat is uitgerust met een inertgassysteem is verplicht de ter zake geldende bedrijfsvoorschriften en veiligheidsmaatregelen, in het bijzonder deze met betrekking tot noodgevallen waarvan sprake in artikel 32 van bijlage V van dit besluit, in acht te nemen.

7. De kapitein van elk schip dat gebezigd wordt of bestemd is voor het vervoer van verpakte gevaarlijke goederen, met inbegrip van deze geladen of gestuwd in containers, verplaatsbare tanks, wegvoertuigen of spoorwagens, is verplicht er zorg voor te dragen dat de instructies vermeld in lid 6 van artikel 108 aan boord aanwezig zijn.]

<ingevoegd door KB 28 maart 1984, art. 45, § 2>

Art. 139. Vervoer deklasten hout.

De kapitein van een schip dat een deklast hout van meer dan 5 pct. van zijn draagvermogen op zomermerk vervoert, is verplicht rekening te houden met het bepaalde in artikel 109, en bovendien zorg te dragen dat bij vertrek naar zee na het aan boord nemen van die deklast aan het bepaalde in hoofdstuk IV van bijlage I is voldaan en dat één of meer dubbele bodemtanks van voldoende capaciteit ledig zijn, ten einde gedurende de reis een redelijke stabiliteit te kunnen verzekeren.

Art. 140. Zindelijkheid der verblijven.

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat het bemanningsverblijf in een behoorlijke staat van zindelijkheid en van bewoonbaarheid wordt behouden. Hij zal dit niet als stapelplaats laten dienen voor goederen of bevoorradingen, die niet het privaat eigendom van de bezetters zijn.

Hij zal al de lokalen van het bemanningsverblijf eenmaal per week inspecteren. De uitslagen van deze inspectie zullen schriftelijk in het logboek worden vermeld.

Art. 141. Voeding van de bemanningsleden.

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de voeding van de bemanningsleden en de berging ervan voldoet aan de eisen door Ons bepaald.

Hij doet eveneens de door Ons voorgeschreven inspecties.

Art. 142. Vervoer van landverhuizers.

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart is verplicht zorg te dragen, dat:

- a) de landverhuizers gedurende de reis zoveel mogelijk gelegenheid wordt gegeven aan dek te vertoeven;
- b) de verblijven van de landverhuizers dagelijks worden gereinigd en steeds behoorlijk geventileerd;
- c) de verblijven van de landverhuizers voldoende worden verlicht;
- d) de landverhuizers zindelijk en goed onderhouden beddengoed wordt verstrekt en dit beddengoed wordt gelucht;
- e) in de verblijven van de landverhuizers slechts wordt geborgen hetgeen voor het dagelijks gebruik nodig is en dat de landverhuizers ten minste eenmaal per week toegang wordt verleend tot hun overige bagage;
- f) aan boord geen dieren worden vervoerd, tenzij zodanige maatregelen zijn genomen, dat de landverhuizers daarvan generlei hinder ondervinden;
- g) indien vóór het vertrek van het schip onder de ingescheepte landverhuizers iemand lijdende aan een ziekte van gevaarlijk besmettelijke aard wordt aangetroffen, deze wordt ontscheept.

Art. 143. Voeding, drinkwater, enz., voor landverhuizers.

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart, is verplicht zorg te dragen dat:

- a) in verband met de te ondernemen reis en het aantal opvarenden, voldoende drinkwater en waswater ten behoeve van de landverhuizers aan boord is, of aan boord kan worden gedistilleerd en dat daarvan dagelijks een voldoende hoeveelheid ter beschikking van de landverhuizers wordt gesteld;
- b) het drinkwater en de berging daarvan voldoen aan de desbetreffende eisen gesteld voor de schepelingen;
- c) in verband met de te ondernemen reis en het aantal opvarenden, voldoende in goede staat verkerende voeding voor de landverhuizers aan boord is en dat daarvan dagelijks een voldoende hoeveelheid in behoorlijke afwisseling ter beschikking wordt gesteld;
- d) deze voeding geborgen wordt in behoorlijk van andere ruimten afgesloten bergplaatsen, zo gelegen en zo nodig zodanig geventileerd dat de voeding in goede toestand blijft en dat deze bergplaatsen, voordat daarin voedsel wordt geborgen, afdoende zijn gereinigd en gedurende de reis behoorlijk worden schoongehouden;
- e) met de bereiding van het eten een scheepskok wordt belast en dat aan de bereiding de nodige zorg wordt besteed;
- f) de nodige hulpmiddelen voor het bereiden van het eten en het nodige gleis- en vaatwerk ten behoeve van de landverhuizers aan boord zijn;
- g) de landverhuizers geen sterke drank aan boord hebben.

Art. 144. Inspectie van de verblijven en keuring voeding van landverhuizers.

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart, is verplicht:

1. ten minste eenmaal per week de verblijven van de landverhuizers te inspecteren;
2. dagelijks het bereide eten te keuren, bijgestaan door de geneesheer, of door de bijzondere afgevaardigde, indien deze zich aan boord bevinden.

Art. 145. Certificaten van lichamelijke geschiktheid.

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat, bij de aanvang van de reis, de leden van de bemanning in het bezit zijn van de in artikel 102 genoemde certificaten.

Art. 146. Genees- en heelkundige middelen.

[...]

<opgeheven door KB 7 januari 1998, art. 11, 1>

Art. 147. Alarm-, nood- en spoedseinen.

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat ten aanzien van alarm-, nood- en spoedseinen de volgende regelen in acht worden genomen:

- a) slechts hij is bevoegd bevel te geven tot het gebruik van de in dit artikel genoemde seinen;
- b) het alarmsein mag slechts worden gebruikt om aan te kondigen:
 - 1° dat een noodoproep of -bericht zal volgen;
 - 2° dat een bericht betreffende "man over boord" zal volgen, doch uitsluitend als hulp van andere schepen wordt verlangd en deze niet op afdoende wijze kan worden verkregen door het uitzenden van het spoedsein alleen;
- c) het noodsein mag slechts worden gebruikt, indien het schip in ernstig en dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft;
- d) het spoedsein mag slechts worden gebruikt, indien het schip een zeer dringend bericht heeft over te brengen betreffende de veiligheid van een schip, vliegtuig of ander middel van vervoer, of de veiligheid van een persoon;
- e) de radiotelegrafische en radiotelefonische alarm-, nood- en spoedseinen en de daarop volgende nood- en spoedberichten moeten worden uitgezonden op de wijze als voorgeschreven in het radioreglement;
- f) het annuleren van radiotelegrafische en radiotelefonische nood- en spoedberichten dient te geschieden op de wijze als aangegeven in het radioreglement;
- g) het gebruik van enig noodsein anders dan om aan te geven, dat een schip in ernstig en dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft, evenals het gebruik van enig sein, dat met een noodsein kan worden verward, is verboden;

h) geen enkele bepaling van het radioreglement kan een beletsel zijn dat een in nood verkerend schip van alle middelen, waarover het beschikt, gebruik maakt om de aandacht te trekken, zijn plaats bekend te maken en hulp te verkrijgen.

Art. 148. Verplichtingen en procedure aangaande noodberichten.

1. Onverminderd de toepassing van het van kracht zijnde internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging en van het tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, gelden de regelen vervat in de §§ 2 tot en met 5.

2. De kapitein van een zich op zee bevindend schip die onverschillig uit welke bron een sein ontvangt dat aangeeft dat een schip, een vliegtuig of daartoe behorende sloepen of vloten in nood verkeren, is verplicht met de meeste spoed de in nood verkerende personen ter hulp te komen en hen daarvan zo mogelijk te verwittigen. Hij is van deze verplichtingen ontheven indien hij daartoe niet in staat is, of, gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, hulpverlening niet redelijk of onnodig acht, dan wel, volgens het bepaalde in de §§ 4 en 5.

3. De kapitein van een in nood verkerend schip heeft het recht om, na de kapiteins van de schepen, die zijn oproep om hulp hebben beantwoord voor zover dit mogelijk is te hebben geraadpleegd, één of meer dezer schepen, welke hij het meest geschikt acht om hulp te verlenen, daartoe op te vorderen.

De kapitein van elk opgevorderd schip is verplicht aan de opvordering te voldoen door zich met de grootst mogelijke snelheid ter hulpverlening naar de in nood verkerende personen te begeven.

4. De kapitein is ontheven van de verplichting hem in § 2 opgelegd zodra hij verneemt dat één of meer schepen, andere dan het zijne, opgevorderd zijn en aan de opvordering gevolg geven.

5. De kapitein is ontheven van de hem in § 2 en in de tweede volzin van § 3 opgelegde verplichtingen, indien hem door een schip, dat de in nood verkerende personen heeft bereikt, wordt medegedeeld dat hulpverlening niet langer nodig is.

Art. 149. Veiligheidsseinen en berichten omtrent gevaren.

1. De kapitein is verplicht:

a) indien hij gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak of een ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart, of een tropische storm ontmoet, of luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken, of stormen met windkracht 10 of hoger volgens de schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen, ondervindt, met alle hem ter beschikking staande middelen schepen in de omgeving en via het eerste punt aan de wal, waarmede hij verbinding kan krijgen ook de bevoegde autoriteiten, daarvan op de hoogte te brengen. De vorm waarin de inlichtingen worden gegeven is niet bindend voorgeschreven. Zij mogen worden uitgezonden hetzij in verstaanbare taal - bij voorkeur Engels - hetzij in code met gebruikmaking van het internationaal seinboek. Zij moeten per radio worden uitgezonden aan alle in de omgeving zijnde schepen en voorts worden verzonden aan het eerste punt aan de wal, waarmede verbinding kan worden gemaakt, met verzoek voor overbrenging aan de bevoegde autoriteiten zorg te dragen;

b) alle radiotelegrafische en radiotelefonische berichten die, ingevolge het bepaalde onder a) worden uitgezonden, vooraf te doen gaan door het betreffende veiligheidssein, waarbij de in het radioreglement voorgeschreven procedure dient te worden gevolgd.

2. Berichten omtrent gevaren moeten de volgende inlichtingen bevatten:

a) IJs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de scheepvaart:

1° de soort van het waargenomen ijs, wrak of gevaar;

2° de plaats van het ijs, wrak of gevaar toen dit het laatst werd waargenomen;

3° de datum en tijd (middelbare tijd Greenwich) van de laatste waarneming.

b) Tropische stormen (orkanen in West-Indië, tyfonen in de Chinese Zee, cyclonen in de Indische Oceaan en stormen van soortgelijk karakter in andere streken):

1° een mededeling, dat een tropische storm werd ontmoet. Deze verplichting dient ruim te worden opgevat en inlichtingen moeten worden verzonden telkens als de kapitein goede redenen heeft om aan te nemen dat een tropische storm zich ontwikkelt of in zijn nabijheid bestaat;

2° datum, tijd (middelbare tijd Greenwich) en bestek van het schip op het moment van de waarneming;

3° in het bericht moeten zoveel mogelijk inlichtingen over het navolgende worden opgenomen:

(aa) barometerstand, bij voorkeur gecorrigeerd (met vermelding of de aflezing in millibaren, inches of millimeters is en/of de aflezing al dan niet is gecorrigeerd);

(bb) tendens van de luchtdruk (verandering in de barometerstand gedurende de afgelopen drie uren);

(cc) ware windrichting;

(dd) windkracht (volgens de schaal van Beaufort);

(ee) toestand van de zee (vlak, kabbelend tot lichtgolvend, golvend, aanschietend, hoog);

(ff) deining (laag, matig hoog, hoog), en de ware richting van waar deze komt. Opgave van periode of lengte van de deining (kort, matig lang, lang) kan ook van belang zijn;

(gg) ware koers en vaart van het schip.

c) Latere waarnemingen. Wanneer de kapitein een tropische storm of andere gevaarlijke storm heeft gerapporteerd, is het gewenst, hoewel niet verplicht, dat zolang het schip onder invloed van de storm blijft, verdere waarnemingen om het uur worden verricht en verzonden en dat, wanneer dit niet mogelijk is, deze waarnemingen in elk geval met tussenpozen van niet langer dan drie uur worden verricht en verzonden.

d) Stormen met windkracht 10 of hoger volgens de schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen. Hiermede worden bedoeld andere stormen dan de tropische stormen genoemd onder b). Bij het ontmoeten van zulk een storm dient het te verzenden bericht gegevens te bevatten overeenkomstig, die, vermeld onder b) evenwel met uitzondering van de bijzonderheden betreffende zee en deining.

e) Luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken:

1° datum en tijd (middelbare tijd Greenwich);

2° temperatuur van de lucht;

3° temperatuur van het zeewater (indien mogelijk);

4° kracht en richting van de wind.

3. Voorbeelden van radiotelegrafisch uitgezonden berichten omtrent gevaren:

a) IJs:

TTT TTT TTT IJs. Grote ijsberg gezien op 4605 N, 4410 W, te 0800 MTG, 15 mei.

b) Wrakken:

TTT TTT TTT Wrak. Waargenomen een wrak, nagenoeg geheel onder water, op 4006 N, 1243 W, te 1630 MTG, 21 april.

c) Gevaar voor de navigatie:

TTT TTT TTT Navigatie. Lichtschip Alpha niet op station, 1800 MTG, 3 januari.

d) Tropische storm:

TTT TTT TTT Storm. 0030 MTG, 18 augustus. 2204 N, 11354 E. Barometerstand gecorrigeerd 994 millibaren, tendens dalend 6 millibaren. Wind NW, kracht 9, zware buien. Hoge oostelijke deining. Koers 067, vaart 5 mijl.

TTT TTT TTT Storm. Voortekenen wijzen op naderende orkaan. 1300 MTG. 14 september. 2200 N, 7236 W. Barometerstand gecorrigeerd 29,64 inches, tendens dalend 0,015 inches. Wind NE, kracht 8, veelvuldig regenbuien, Koers 035, vaart 9 mijl.

TTT TTT TTT Storm. Omstandigheden wijzen erop, dat een hevige cycloon is ontstaan. 0200 MTG, 4 mei. 1620 N, 9203 E. Barometerstand ongecorrigeerd 753 millimeter, tendens dalend 5 millimeter. Wind Zuid ten Westen, kracht 5. Koers 300, vaart 8 mijl.

TTT TTT TTT Storm. Tyfoon in het Zuid-oosten. 0300 MTG, 12 juni. 1812 N, 12605 E. Snel dalende barometer. Wind aanwakkerend uit het Noorden.

TTT TTT TTT Storm. Windkracht 11, geen stormwaarschuwing ontvangen. 0300 MTG, 4 mei. 4830 N, 30 W. Barometerstand gecorrigeerd 983 millibaren, tendens dalend 4 millibaren. Wind SW, kracht 11, ruimend. Koers 260, vaart 6 mijl.

e) IJsvorming:

TTT TTT TTT ondervindt zware ijsvorming. 1400 MTG, 2 maart. 69 N, 10 W. Temperatuur lucht 18° F., temperatuur zeewater 29° F. Wind NE, kracht 8.

4. Voor radio-telefonisch uitgezonden berichten omtrent gevaren gelden de voorbeelden als vermeld in § 3, met dien verstande dat deze berichten worden voorafgegaan door driemaal het in het Frans uitgesproken woord "sécurité", in plaats van driemaal het sein "TTT".

Art. 150. Vaart op Noord-Atlantische routes en in de nabijheid van ijsgebieden.

[...]

<opgeheven KB 20 juni 1977, art. 9>

Art. 151. Kennisgeving averijen en ongevallen.

1. Indien de kapitein overeenkomstig artikel 34 van het [koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie], verslag uitbrengt aan de waterschout, deelt hij alle op de afgelopen reis aan het schip of zijn onderdelen voorgekomen averijen en elk ongeval dat daarmee in verband staat, mede.

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 47, § 1>

[De dagboeken of uittreksels ervan worden tot staving van de aangehaalde feiten voor verder gevolg overgezonden. Een afschrift van het verslag wordt binnen 24 uren door de waterschout aan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] gezonden.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 47, § 3; gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Indien de kapitein in elk ander dan in § 1 bedoeld geval, vaststelt dat de voorwaarden van dit besluit niet zijn vervuld, is hij verplicht dit onmiddellijk ter kennis te brengen van [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is].

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

[3. In het buitenland deelt de kapitein de in de voorgaande leden bedoelde feiten in dezelfde voorwaarden aan de Belgische consulaire ambtenaar mede.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 47, § 4>

[4. Telkenmale wanneer het schip een ongeval is overkomen of een gebrek is vastgesteld waardoor de veiligheid van het schip of de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen of andere uitrusting wordt aangetast, is de kapitein of de eigenaar van het schip verplicht [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] hiervan onmiddellijk in kennis te stellen die, wanneer de omstandigheden zulks vereisen, een aanvullend onderzoek, bedoeld in artikel 6, 1, d), zal doen uitvoeren.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Indien het hierboven bedoelde ongeval of gebrek betrekking heeft op een certificaat afgeleverd door een erkende classificatiemaatschappij, is de kapitein of de eigenaar van het schip er tevens toe verplicht de betrokken classificatiemaatschappij of haar dichtst bijzijnde agent hiervan onmiddellijk in kennis te stellen.

Indien het ongeval of gebrek wordt vastgesteld in een buitenlandse haven, moet de kapitein of de eigenaar van het schip bovendien onverwijld verslag uitbrengen aan de bevoegde overheid van die haven, indien die overheid afhangt van een Staat die partij is bij het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 47, § 5>

Art. 152. Dagboeken.

1. De kapitein is verplicht onder zijn toezicht een machinedagboek door de officier hoofdwerktuigkundige te laten houden en bewaren. Dit boek wordt door [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] genummerd en geparafeerd. De kapitein is verplicht het machinedagboek dagelijks voor gezien af te tekenen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. De kapitein is verplicht, behoudens hetgeen betreffende het houden van een scheepsdagboek in het Wetboek van koophandel is bepaald, in het scheeps- of machinedagboek, naar gelang van het geval, aantekening te doen houden:

a) van de diepgang van het schip, telkenmale na het innemen van lading en van brandstoffen;

b) van het periodiek te water brengen van reddingboten en van de toestand waarin deze boten met hun uitrusting zich bevinden;

c) van de dagelijkse peilingen van tanks, kofferdammen en vullings;

d) van de gehouden appels en oefeningen voorgeschreven in artikel 124, en desgevallend van de reden waarom ze niet op de voorgeschreven tijden gehouden werden;

e) aan boord van passagiersschepen, van de tijdstippen van openen en sluiten van waterdichte deuren, patrijspooten, toegangs-, laad- en kolenpoorten en andere openingen in het scheepsboord, dan wel het afnemen en aanbrengen van wegneembare platen, welke volgens artikel 127 gesloten of aangebracht moeten zijn;

f) van alle oefeningen in het behandelen en alle inspecties van waterdichte deuren, patrijspooten, kleppen en afsluiters, als voorgeschreven in artikel 124, en van de daarbij vastgestelde gebreken;

g) aan boord van schepen waar gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 108, worden geladen, van al hetgeen bij het laden of gedurende de reis is geschied en wat is gedaan om deswege ongevallen te voorkomen;

h) aan boord van schepen, die een deklust hout vervoeren, van de hoogte van de deklust en van de peilingen van de ballasttanks bij het begin van en gedurende de reis;

i) aan boord van schepen voorzien van een radiotelegraaf- of radiotelefoonstation, van de staat dag voor dag waarin zich de noodkrachtbron bevindt;

j) in voorkomende gevallen, van de redenen waarom hij in nood verkerende personen niet ter hulp gekomen is;

k) aan boord van schepen voorzien van een radiotelegrafie-auto-alarmtoestel, van de dagelijkse beproeving daarvan;

l) aan boord van een schip voorzien van een noodkrachtbron, van een tijdelijke noodkrachtbron en van automatische inrichtingen van de noodinstallatie, van de beproevingen daarvan;

m) aan boord van schepen voorzien van elektrische noodverlichting, van de beproeving daarvan;

n) aan boord van een schip voorzien van verstikkend gas als brandblussend middel, van de controle van de vulling der gascilinders, alsmede van het persen van die cilinders;

o) van de beproeving van de brandslangen;

[p) van het onderzoek en de beproeving van de stuurinrichting voorgeschreven in artikel 131;]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 16, § 1>

q) de beproevingen door de officieren van de elektronische hulpmiddelen voor navigatie.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat door de wachtdoende luitenant en de wachtdoende officier werktuigkundige nauwkeurig schriftelijk worden bijgehouden alle aanduidingen nodig om het scheeps- of het machinedagboek te kunnen invullen.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat door de officier hoofdwerktuigkundige al de feiten betreffende de werking en het onderhoud der mechanische toestellen en onder meer de datum van het schoonmaken der stoomketels en een beschrijving, desnoods met schets, van al de herstellingen, in het machinedagboek worden vermeld.

[5. De kapitein is verplicht, bij het ingebruiknemen van een nieuw 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.]

<gewijzigd door KB 10 juli 1981, art. 16, § 2>

Art. 153. Radiodagboek.

1. De kapitein van een schip uitgerust met een radiostation, is verplicht door de chef van het scheepsstation een radiodagboek (telegrafie en/of telefonie) te doen bijhouden in een stevig ingebonden boek, samengesteld van duurzaam papier. De kapitein is verplicht dagelijks het radiodagboek voor gezien te tekenen.

Dit radiodagboek zal een deel omvatten dat uitsluitend bestemd is voor het optekenen van de technische gegevens nopens de radio-apparatuur zoals opgelegd in §§ 4 en 5.

De modellen van dit deel van het radiodagboek zijn opgelegd in artikel 12 van bijlage XII.

2. Het radiodagboek (telegrafie) moet gedurende de reis in de radiohut worden bewaard. Evenzo het radiodagboek (telefonie) indien de radio-officier, chef van het radiotelegraafstation tevens optreedt als chef van het radiotelefoonstation [of V.H.F.-radiotelefoonstation]; in alle andere gevallen moet dit dagboek op de plaats waar de luisterdienst wordt onderhouden worden bewaard.

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 17, § 1>

3. De kapitein van een schip uitgerust met een radiotelegraaf-onderscheidenlijk radiotelefoonstation [of V.H.F.-radiotelefoonstation], is verplicht zorg te dragen dat iedere radio-officier, onderscheidenlijk telefonist, dan wel een ander lid van de bemanning die (dat) de voorgeschreven telefoonluisterdienst uitoefent, in het betreffende dagboek invult, hetgeen daarin overeenkomstig de in die dagboeken dienaangaande opgenomen instructies moet worden vermeld.

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 17, § 2>

4. De kapitein van een schip uitgerust met een radiotelegraafstation, is verplicht zorg te dragen, dat in het radiodagboek (telegrafie), naast hetgeen daarin krachtens het radioreglement en de in § 3 bedoelde instructies moet worden ingevuld, het volgende wordt opgenomen:

a) kenmerken van de accumulatorenbatterijen voor de hoofd- en reserve-installatie, de radiotelegrafie-installatie in een motorreddingboot en het draagbare radiotoestel voor reddingboten en -vloten (model 1);

b) wekelijks rapport betreffende de lading en het onderhoud van de accumulatorenbatterijen bedoeld in a), (model 2);

c) dagelijks een verklaring, inhoudende, dat alle tot de hoofd- en de reserve-installatie behorende accumulatorenbatterijen ten volle zijn geladen met opgave van de spanning in onbelaste en belaste toestand (model 3);

d) dagelijks een nauwkeurige aantekening omtrent het die dag beproeven of voor het verkeer benutten van de reservezender en van de reservekrachtbron (model 3);

e) dagelijks bijzonderheden omtrent elke beproeving van het aan boord aanwezige radiotelegrafie-auto-alarmttoestel (model 3);

f) wekelijks bijzonderheden omtrent het beproeven van de radiotelegrafie-installatie in een motorreddingboot (model 4);

g) wekelijks bijzonderheden omtrent het beproeven van het draagbare radiotoestel voor reddingboten en -vloten (model 4);

h) bijzonderheden met betrekking tot de richtingzoeker (model 5);

i) ten minste éénmaal per reis, bijzonderheden omtrent de beproeving van de reserve-antenne (model 5).

[j] het tijdstip, waarop de luisterdienst wordt onderbroken in overeenstemming met de voorschriften van § 2, van artikel 87, van dit besluit, samen met de reden voor die onderbreking en het tijdstip waarop de luisterdienst wordt hervat.]

<ingevoegd door KB 12 juni 1975, art. 20>

5. De kapitein van een schip uitgerust met een radiotelefoonstation [of V.H.F.-radiotelefoonstation], is verplicht zorg te dragen, dat in het radiodagboek (telefonie), naast hetgeen daarin krachtens het radioreglement en de in § 3 bedoelde instructies moet worden ingevuld, het volgende wordt opgenomen:

<ingevoegd door KB 10 juli 1981, art. 17, § 3>

a) het tijdstip, waarop bij het verlaten van een haven de luisterdienst begint en het tijdstip, waarop bij het binnenlopen van een haven die dienst wordt beëindigd;

b) het tijdstip, waarop om enigerlei reden de luisterdienst wordt onderbroken, de reden voor die onderbreking en het tijdstip waarop de luisterdienst wordt hervat;

- c) kenmerken van de accumulatorenbatterijen voor de radiotelefonie-installatie en voor het draagbaar radiotoestel voor reddingsboten en -vloten (model 1);
- d) wekelijks rapport betreffende de lading en het onderhoud van de accumulatorenbatterijen bedoeld in c) (model 2);
- e) wekelijks bijzonderheden omtrent het beproeven van het draagbare radiotoestel voor reddingsboten en -vloten (model 4);
- f) bijzonderheden met betrekking tot de richtingzoeker (model 5).

Art. 154. Medisch logboek.

1. De kapitein van elk koopvaardijship is verplicht een medisch logboek te doen bijhouden.
2. Het medisch logboek moet op regelmatige tijdstippen worden overgemaakt en in principe bij het einde van elke reis aan de medische dienst van de koopvaardij. Indien de reis langer duurt dan zes maanden moet het zo spoedig mogelijk na het verloop van deze periode vanuit de eerste aanleghaven, aan de medische dienst worden toegezonden.
3. Het model van het medisch logboek wordt door [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] vastgesteld.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 155. Inzage der dagboeken.

Indien [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] daartoe het verzoek doet, moeten de dagboeken, bedoeld in de artikelen 152, 153 en 154, ter inzage worden gegeven.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 156. Wettelijke voorschriften en certificaten.

[1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan boord een afdruk van de wet en van de ter uitvoering van de wet genomen besluiten aanwezig is.

Zijn vrijgesteld van deze verplichting:

- a) de vissersvaartuigen;
- b) de passagiersschepen, die uitsluitend de Belgische territoriale zee bevaren en de vaartuigen voor strandvermaak die een bemanning hebben en winstgevende verrichtingen doen;
- c) de schepen van minder dan 2.000 ton die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs een kust varen;
- d) de schepen zonder werktuigelijke voortstuwing;
- e) vaartuigen zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 24 juli 1972 betreffende de zeebrieven voor vaartuigen andere dan pleziervaartuigen, bestemd tot niet winstgevende verrichtingen.

1bis. De kapitein van een schip, geen tankschip zijnde, dat is bestemd om daarmee lading te vervoeren, is bovendien verplicht er voor zorg te dragen dat de laatste tekst van de in artikel 108 vermelde internationale maritieme code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord aanwezig is.]

<gewijzigd door KB 12 juni 1975, art. 21>

[2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de krachtens dit besluit voor zijn schip afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan, met uitzondering van de certificaten van vrijstelling, op een voor ieder opvarende toegankelijke plaats zijn uitgehangen.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 48>

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de voor zijn schip krachtens dit besluit afgegeven certificaten, vóór de datum waarop ze vervallen, door nieuwe certificaten worden vervangen.

Art. 157. Veiligheidsplannen, brandweerplannen, lens- en ballastplannen.

1. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat één exemplaar van de tekeningen, waarvan sprake in artikel 21 van bijlage II, aan boord op een daarvoor in aanmerking komende plaats blijvend is opgehangen ter voorlichting van de officier van wacht en de instructieboekjes vermeld in het hogervermeld artikel ter beschikking van de dek- en machineofficieren worden gesteld.

2. De kapitein van een passagiersschip, of van een schip van 500 ton of meer, geen passagiersschip zijnde, is verplicht zorg te dragen dat de brandweerplannen, voorgeschreven in artikel 42, permanent aan boord zijn opgehangen op een daarvoor in aanmerking komende plaats, dan wel een exemplaar van het in dat artikel genoemd brandweerboekje aan iedere dek- en machineofficier is uitgereikt, zomede één exemplaar op een toegankelijke plaats aan boord beschikbaar is.

[Eveneens zal hij er voor zorgen dat op een toegankelijke plaats aan boord, één exemplaar van de instructies als bedoeld in § 3 van artikel 4 van bijlage IV, aanwezig is.]

<ingevoegd door KB 24 november 1978, art. 15>

3. De kapitein van een passagiersschip, of van een schip van 500 ton of meer, geen passagiersschip zijnde, is verplicht zorg te dragen dat de plannen voorgeschreven in artikel 10 van bijlage III, permanent aan boord zijn opgehangen op een daarvoor in aanmerking komende plaats.

4. De kapitein van ieder schip is verplicht er voor zorg te dragen dat de tekeningen en instructieboekjes vermeld in §§ 1, 2 en 3 steeds zorgvuldig worden bijgehouden en iedere wijziging zonder verwijl er wordt in aangetekend.

[§ 3. *Verantwoordelijkheden van de maatschappijen*

Art. 157bis. 1. De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor de aanstelling van zeevarenden op hun schepen in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

Elke maatschappij vergewist zich ervan dat:

a) elke zeevarende, aangesteld op één van haar schepen in het bezit is van een passend vaarbevoegdheidsbewijs in overeenstemming met de bepalingen van het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden;

b) haar schepen bemand zijn overeenkomstig de van toepassing zijnde eisen inzake het veilig bemannen van;

c) documentatie en gegevens met betrekking tot alle zeevarenden die op haar schepen zijn tewerkgesteld, worden bijgehouden en direct beschikbaar zijn en, zonder overigens andere gegevens uit te sluiten, documentatie en andere gegevens betreffende hun gedane ervaring, opleiding, geschiktheid uit medisch oogpunt en bekwaamheid in opgedragen taken bevatten;

d) zeevarenden na hun aanstelling op één van haar schepen vertrouwd worden gemaakt met hun specifieke taken en met alle regelingen, installaties, uitrusting, procedures en kenmerken van het zeeschip die verband houden met hun taken onder normale omstandigheden of in noodsituaties;

e) de voltallige bemanning van het schip in een noodsituatie en bij het vervullen van functies die van vitaal belang zijn voor de veiligheid of voor het voorkomen of verminderen van verontreiniging, haar werkzaamheden, doeltreffend kan coördineren.

f) zeevarenden die worden aangesteld op een van haar schepen, herhalingscursussen en bijscholing hebben gekregen zoals is vereist in het STCW-verdrag;

g) op elk moment aan boord van haar schepen een doelmatige mondelinge communicatie is in overeenstemming met hoofdstuk V, voorschrift 14, leden 3 en 4 van SOLAS-verdrag.

2. De maatschappijen, kapiteins en bemanningsleden hebben ieder voor zich tot taak zich ervan te vergewissen dat aan de in dit artikel vermelde verplichtingen volledig wordt voldaan en uitvoering gegeven en dat zodanige maatregelen als verder nodig mochten zijn, genomen worden om ervoor te zorgen dat ieder bemanningslid met kennis van zaken en goed geïnformeerd een bijdrage kan leveren tot een veilige bedrijfsvoering aan boord.

3. De maatschappij voorziet de kapitein van elk zeeschip waarop het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden van toepassing is, van schriftelijke instructies waarin de beleidslijnen en procedures beschreven staan die worden gevolgd om ervoor te zorgen dat alle nieuw aangestelde zeevarenden aan boord van het schip behoorlijk de gelegenheid krijgen zich vertrouwd te maken met de uitrusting van het schip, de werkmethoden en andere regelingen die nodig zijn voor een juiste uitvoering van hun taken, voordat die taken hun worden toegewezen. Genoemde beleidslijnen en procedures omvatten:

a) het toewijzen van een redelijke periode gedurende welke iedere nieuw aangeworven zeevarende de gelegenheid krijgt om zich vertrouwd te maken met:

- i. de specifieke uitrusting die hij zal gebruiken of bedienen, en
- ii. de specifieke wachtloop-, veiligheids-, milieubescherming- en noodprocedures en -regelingen van het schip die hij moet kennen om de hem toegewezen taken naar behoren kunnen vervullen, en

b) het aanwijzen van een deskundig bemanningslid die tot taak zal hebben ervoor te zorgen dat iedere nieuw aangeworven zeevarende de gelegenheid krijgt om essentiële informatie te ontvangen in een voor die zeevarende begrijpelijke taal].

[4. De maatschappijen zorgen ervoor dat kapiteins, officieren en andere bemanningsleden die belast zijn met bijzondere taken en verantwoordelijkheden aan boord van ro-ro-

passagiersschepen, de vertrouwdmakingsopleiding hebben voltooid zodat zij de bekwaamheden hebben verworven die nodig zijn voor de te vervullen functie, de uit te voeren taken en de te nemen verantwoordelijkheden, overeenkomstig de richtsnoeren in sectie B-I/14 van de STCW-code.]

<ingevoegd door KB 24 mei 2006, art.21, 3°>

<gewijzigd door KB 4 september 2014, art. 1>

HOOFDSTUK XI - Vrijstellingen en aanvullende voorschriften

[Art. 158. Vrijstellingen.

1. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan, in bijzondere gevallen, vrijstelling verlenen van de toepassing van één of meer bepalingen van dit besluit, op voorwaarde dat die vrijstelling voor schip en opvarenden geen gevaar oplevert.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. Die vrijstellingen mogen niet afwijken van de voorschriften van de internationale verdragen.

3. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] brengt binnen acht dagen aan de Minister verslag uit met nauwkeurige opgave van het onderwerp van de vrijstelling en van de redenen of omstandigheden die de vrijstelling wettigen.]

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 49>

[Art. 159. Gevallen van overmacht.

1. Indien één of meer voorschriften van dit besluit niet van toepassing zijn op een schip op het tijdstip dat het zijn reis onderneemt, worden zij daarop niet van toepassing door het feit alleen dat die reis wordt gewijzigd ten gevolge van slecht weer of tengevolge van een ander geval van overmacht.

2. Voor het beoordelen van de vraag of een bepaling van dit besluit al dan niet op een schip van toepassing is, wordt geen rekening gehouden met de personen die zich aan boord bevinden tengevolge van een geval van overmacht of tengevolge van de wettelijke verplichting waarin de kapitein zich heeft bevonden om schipbreukelingen of andere personen te vervoeren.]

<gewijzigd door KB 28 maart 1984, art. 50>

Art. 160. Algemene aanwijzingen en voorschriften.

1. [De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] kan algemene aanwijzingen geven ter bevordering van de juiste naleving van het bepaalde in dit besluit.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

2. De ambtenaren van [de met de scheepvaartcontrole belaste dienst] kunnen in elk bijzonder geval, rekening houdende met de terzake gegeven algemene aanwijzingen

bedoeld in § 1, voorschriften geven ter bevordering van de juiste naleving van het bepaalde in dit besluit.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Art. 161. Overgangsbepalingen.

De voorschriften van dit besluit zijn eveneens van toepassing op de bestaande schepen. Nochtans, voor zover deze laatste aan de van kracht zijnde internationale verdragen voldoen in de mate dat zij onder de toepassing ervan vallen, zullen hun geen langdurige en kostelijke ombouwingen of aanvullingen worden opgelegd, wanneer deze buiten verhouding zijn met de werkelijke voordelen die er zouden kunnen uit voortvloeien. De verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid en betere accommodatie.

[Art. 162. Overgangsbepalingen.

1. Behalve in de gevallen voorzien in artikel 20, § 1, 1° en 2° van de wet op de scheepsmeting van 12 juli 1983, behoudt een bestaand schip voor de toepassing van dit besluit de bruto-tonnenmaat bepaald overeenkomstig het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, gehecht aan het koninklijk besluit van 2 december 1897 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 18 januari 1909, 20 maart 1923, 16 januari 1927, 15 februari 1946 en 18 juni 1965.

2. a) Indien de eigenaar van een nieuw schip zulks verlangt kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] toelating verlenen om voor de toepassing van dit besluit de bruto-tonnenmaat, vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid bedoeld Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, te gebruiken. Deze bruto-tonnenmaat mag evenwel niet vermeld worden op de meetbrief van het betrokken schip.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

b) Indien gebruik wordt gemaakt van het bepaalde onder a) mag in het desbetreffende vak van de veiligheidscertificaten alleen de bedoelde bruto-tonnenmaat worden vermeld en dienen deze certificaten de volgende vermelding te dragen:

“De hierboven vermelde bruto-tonnenmaat werd vastgesteld door de Belgische Dienst van de scheepsmeting in overeenstemming met het nationale scheepsmeetreglement dat van kracht was vóór het inwerking treden van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen (1969).”

3. a) Onder voorbehoud van het bepaalde in b), is het tweede lid niet van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw verkeert na 31 december 1985.

b) Met betrekking op de toepassing van artikel 85 kan [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het bepaalde in het tweede lid blijven toepassen op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevindt vóór 18 juli 1994. De bruto-tonnenmaat, vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid bedoeld Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, en de vermelding bedoeld in 2, b) dienen in onderhavig geval alleen te worden vermeld in het betrokken radiotelefonieiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

Met betrekking tot de bepalingen van dit besluit die van toepassing zijn op vrachtschepen, waarvan de bruto-tonnenmaat vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid bedoeld Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen minder dan 1.600 ton bedraagt en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevindt na 31 december 1985, mag [de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is] het bepaalde in a) van het tweede lid blijven toepassen tot 18 juli 1994.

<gewijzigd door KB 29 februari 2004, art. 10>

4. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder nieuw schip, het schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw in een soortgelijk stadium van afbouw verkeert op of na 18 juli 1982 en onder bestaand schip een schip dat geen nieuw schip is.]

<opgeheven door KB 20 juni 1977, art. 9; opnieuw ingevoegd door KB 7 mei 1984, art. 22>

Art. 163. Wijzigende bepalingen.

[...]

<opgeheven door KB 3 mei 1999, art. 15>

Art. 164. Opheffingen.

Worden opgeheven:

1. het koninklijk besluit van 12 december 1957, houdende zeevaartinspectiereglement zoals gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 mei 1965, van 14 maart 1967, en van 28 december 1971;

2. artikel 17 § 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1966, betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van pleziervaartuigen;

3. het koninklijk besluit van 24 mei 1966, betreffende de toepassing van het internationaal verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1960;

4. het koninklijk besluit van 1 maart 1967, houdende aanpassing van de modellen van certificaten voor deugdelijkheid voor vissersvaartuigen en voor vaartuigen welke niet of slechts gedeeltelijk onder toepassing vallen van het internationaal verdrag van Londen 1960, ter beveiliging van mensenlevens op zee;

5. het koninklijk besluit van 18 april 1969, betreffende de toepassing van het internationaal verdrag van Londen 1966, betreffende de uitwatering van schepen.

Art. 165. Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking zestig dagen na de bekendmaking ervan in het "Belgisch Staatsblad".

Art. 166. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit. Hij kan daarenboven aanvullende voorschriften vaststellen overeenkomstig de door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) genomen resoluties in verband met veiligheid van schepen of van de scheepvaart.

Gegeven te Brussel, 20 juli 1973.

BOUDEWIJN

Van Koningswege: De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE