

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 3194

[C — 2005/14194]

**21 NOVEMBRE 2005.** — Arrêté royal relatif à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999, et les articles 9 et 30;

Vu la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, notamment l'article 16;

Vu l'arrêté royal du 5 septembre 2001 portant exécution de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse;

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

Vu l'avis 39.008/4 du Conseil d'Etat, donné le 19 septembre 2005 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Définitions

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté transposant la directive 1999/35/CE du Conseil de l'Union européenne du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiée par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires, on entend par :

1° « transbordeur roulier » : un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

2° « passager » : toute personne autre que :

a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire et

b) les enfants de moins d'un an;

3° « convention SOLAS de 1974 » : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée;

4° « engin à passagers à grande vitesse » : un engin destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à  $3,7 \nabla^{0,1667}$ ,

«  $\nabla$  » étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m<sup>3</sup>),

à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol.

5° « recueil HSC » : le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, contenu dans la résolution MSC 36(63) du Comité de Sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994, dans sa version actualisée;

6° « service régulier » : une série de traversées par transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires :

a) soit selon un horaire publié;

b) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 3194

[C — 2005/14194]

**21 NOVEMBER 2005.** — Koninklijk besluit betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboden en hogesnelheidspassagiersvaartuigen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, en op de artikelen 9 en 30;

Gelet op de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie, inzonderheid op artikel 16;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 september 2001 tot uitvoering van richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboden en hogesnelheidspassagiersvaartuigen;

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

Gelet op advies 39.008/4 van de Raad van State, gegeven op 19 september 2005 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

## HOOFDSTUK I. — Definities

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende de verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboden en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, zoals gewijzigd door richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen, wordt verstaan onder :

1° « ro-ro-veerboot » : een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

2° « passagier » : iedere persoon met uitzondering van :

a) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en

b) een kind beneden de leeftijd van één jaar;

3° « SOLAS-verdrag van 1974 » : het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 samen met de protocollen en wijzigingen daarop, in de versie die van kracht is;

4° « hogesnelheidspassagiersvaartuig » : een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan  $3,7 \nabla^{0,1667}$ ,

waarbij «  $\nabla$  » gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m<sup>3</sup>),

met uitsluiting van vaartuigen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect.

5° « HSC Code » : de internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidspassagiersvaartuigen, zoals vervat in resolutie MSC 36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, in de versie die van kracht is;

6° « geregelde dienst » : een reeks tochten van ro-ro-veerboden of hogesnelheidspassagiersvaartuigen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden :

a) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

7° « zone maritime » : toute zone maritime incluse dans une liste établie conformément à l'article 1<sup>er</sup>, 18°, de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour les navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

8° « certificats » :

a) pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément aux dispositions de la convention SOLAS de 1974, ainsi que les registres des équipements pertinents et, le cas échéant, les certificats d'exemption et les permis d'exploitation;

b) pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité conformément à l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant de règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour les navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, ainsi que les registres des équipements pertinents et, le cas échéant, les certificats d'exemption et les permis d'exploitation;

9° « certificat d'exemption » : tout certificat délivré conformément aux dispositions de la règle I B/12 a) vi) de la convention SOLAS de 1974;

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

11° « Etat membre » : un pays faisant partie de l'Union européenne;

12° « Etat d'accueil » : un Etat membre au départ ou à destination du ou des ports desquels un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assure un service régulier;

13° « voyage international » : le voyage par mer d'un port d'un Etat membre vers un port situé hors de cet Etat membre ou inversement;

14° « voyage national » : le voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un Etat membre et le même port ou un autre port de cet Etat membre;

15° « compagnie » : une société exploitant un ou plusieurs transbordeurs rouliers et à laquelle a été délivré un document de conformité conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, ou une société exploitant un engin à passagers à grande vitesse à laquelle a été délivré un document de conformité conformément à la règle IX/4 de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée;

16° « inspecteur qualifié » : un agent dûment chargé pour effectuer des visites et des inspections en vue de la délivrance de certificats et satisfaisant aux critères de qualification d'indépendance visé à l'annexe V du présent arrêté;

17° « visite spécifique » : une visite effectuée par l'inspecteur qualifié comme prévue aux articles 5 et 7;

18° « fonctionnaire désigné » : l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

19° « autorité compétente » : le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime;

20° « défaut » : une situation se révélant non-conforme aux exigences du présent arrêté;

21° « la directive » : la directive 1999/35/CE du 29 avril 1999 du Conseil de l'Union européenne relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse;

22° « organisme agréé » : un organisme agréé conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

23° « l'OMI » : l'Organisation maritime internationale;

24° « VDR » : un enregistreur des données du voyage fournissant des informations en vue d'une éventuelle enquête et conforme aux normes de performance de la résolution A.861 (20) de l'Assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI.

7° « zeegebied » : een zeegebied voorkomend op een lijst, vastgesteld overeenkomstig artikel 1, 18°, van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor de binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartspectiereglement;

8° « certificaten » :

a) voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die gebruikt worden voor internationale reizen, de veiligheidscertificaten, afgegeven krachtens het SOLAS-verdrag van 1974, samen met de desbetreffende inventarissen van uitrusting en, indien van toepassing, certificaten van vrijstelling en exploitatievergunningen;

b) voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die gebruikt worden voor binnenlandse reizen, de veiligheidscertificaten, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor de binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartspectiereglement, samen met de desbetreffende inventarissen van uitrusting, en indien van toepassing, certificaten van vrijstelling en exploitatievergunningen;

9° « certificaat van vrijstelling » : een certificaat dat is afgegeven krachtens de bepaling van voorschrift I B/12 a) vi) van het SOLAS-verdrag van 1974;

10° « administratie van de vlaggenstaat » : de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens vlag de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig gerechtigd is te varen;

11° « lid-Staat » : een land dat deel uitmaakt van de Europese Unie;

12° « staat van ontvangst » : een lidstaat naar of vanuit wiens haven(s) een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst onderhoudt;

13° « internationale reis » : een reis over zee van een haven in een lid-Staat naar een haven buiten die lid-Staat of omgekeerd;

14° « binnenlandse reis » : een reis in zeegebieden, van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven in die lidstaat;

15° « rederij » : een maatschappij die één of meer ro-ro-veerboten exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen of een maatschappij die hogesnelheidspassagiersvaartuigen exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig voorschrift IX/4 van het SOLAS-verdrag van 1974, in de versie die van kracht is;

16° « gekwalificeerde inspecteur » : een ambtenaar die naar behoren gemachtigd is om onderzoeken en inspecties met betrekking tot de certificaten uit te voeren en die voldoet aan de kwalificatie- en onafhankelijkheidscriteria van bijlage V van dit besluit;

17° « specifiek onderzoek » : een door de gekwalificeerde inspecteur verricht onderzoek als omschreven in de artikelen 5 en 7;

18° « aangestelde ambtenaar » : de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is;

19° « bevoegde instantie » : de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer;

20° « tekortkoming » : een toestand die niet in overeenstemming is gebleken met de voorschriften van dit besluit;

21° « de richtlijn » : richtlijn 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen;

22° « erkende organisatie » : een organisatie die is erkend overeenkomstig artikel 3 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 zeevaartspectiereglement;

23° « IMO » : de Internationale Maritieme Organisatie;

24° « VDR » : een reisgegevensrecorder die bij een eventueel onderzoek informatie moet kunnen verschaffen en moet voldoen aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

**Art. 2.** Le présent arrêté s'applique à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse qui assurent un service régulier à destination ou au départ d'un port belge, quel que soit leur pavillon, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux ou nationaux dans des zones maritimes couvertes par la classe A comme mentionné à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour les navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Le présent arrêté s'applique aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

CHAPITRE III. — *Système de visites obligatoires**Section 1<sup>re</sup>. — Avant la mise en service*

**Art. 3.** Avant la mise en exploitation d'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse dans le cadre d'un service régulier, ou dans les douze mois qui suivent le 1<sup>er</sup> décembre 2000, pour un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse déjà exploité dans le cadre d'un service régulier à cette date, le fonctionnaire désigné charge l'inspecteur qualifié de vérifier que les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse :

a) ont obtenu un certificat valide délivré par l'administration de l'Etat du pavillon ou par un organisme agréé agissant en son nom;

b) ont fait l'objet d'une visite en vue de la délivrance de certificats conformément aux procédures et directives pertinentes annexées à la résolution A. 746(18) de l'assemblée générale de l'OMI sur les directives en matière de visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, telles qu'elles sont en vigueur au moment de l'adoption de la directive, ou à des procédures permettant d'atteindre le même objectif;

c) sont conformes aux normes de classification définies par les règles d'un organisme agréé ou des règles considérées comme équivalentes par l'administration de l'Etat du pavillon pour la construction et l'entretien de la coque, des machines, des installations électriques et de systèmes de contrôle;

d) sont équipés d'un VDR fournissant des informations en vue d'une éventuelle enquête en cas d'accident.

**Art. 4.** Avant la mise en exploitation d'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse dans le cadre d'un service régulier, ou dans les douze mois qui suivent le 1<sup>er</sup> décembre 2000, pour un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse déjà exploité dans le cadre d'un service régulier à cette date, le fonctionnaire désigné charge l'inspecteur qualifié de vérifier que :

1° les compagnies qui exploitent ou comptent exploiter un tel transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse dans le cadre d'un service régulier :

a) prennent les mesures nécessaires pour garantir l'application des exigences spécifiques visées à l'annexe I du présent arrêté et fournissent aux Etats d'accueil concernés par le service régulier la preuve de la conformité à cet article 4, 1° et à l'article 3;

b) conviennent à l'avance que les Etats d'accueil ou tout Etat membre particulièrement intéressé peuvent procéder, participer pleinement ou coopérer à toute enquête sur un accident ou un incident maritime conformément à l'arrêté royal du 21 novembre 2005 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et leur donne accès aux informations fournies par le VDR de leur transbordeur ou engin impliqué dans un tel accident ou incident;

2° pour les transbordeurs ou engins battant un pavillon autre que celui d'un Etat membre, l'Etat de ce pavillon a accepté l'engagement de la compagnie de se conformer aux exigences de la directive.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

**Art. 2.** Dit besluit is van toepassing op alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst van of naar een Belgische haven onderhouden, ongeacht de vlag die zij voeren, wanneer zij internationale of binnenlandse reizen maken in zeegebieden waar passagiersschepen van klasse A in de zin van artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement mogen worden ingezet.

Dit besluit wordt toegepast op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die binnenlandse reizen maken in andere dan de in het eerste lid bedoelde zeegebieden.

HOOFDSTUK III. — *Stelsel van verplichte onderzoeken**Afdeling 1. — Vóór de indienstneming*

**Art. 3.** Voordat een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet in een geregelde dienst, of binnen twaalf maanden na 1 december 2000 voor een ro-ro-veerboot die, of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat op die datum reeds een geregelde dienst onderhoudt, belast de aangestelde ambtenaar de gekwalificeerde inspecteur na te gaan of ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen :

a) geldige certificaten aan boord hebben, afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat of een namens deze optredende erkende organisatie;

b) onderworpen zijn geweest aan een onderzoek ten behoeve van de afgifte van certificaten krachtens het geharmoniseerde systeem van onderzoek en certificatie overeenkomstig de toepasselijke, in de bijlagen van resolutie A.746(18) van de algemene vergadering van de IMO betreffende richtsnoeren voor onderzoek opgenomen procedures en richtsnoeren, zoals die gelden ten tijde van de aanneming van de richtlijn of volgens procedures met hetzelfde doel;

c) voldoen aan de classificatienormen, aangegeven in de voorschriften van een erkende organisatie, of aan door de administratie van de vlaggenstaat als gelijkwaardig aanvaarde voorschriften voor de bouw en het onderhoud van romp, machines, elektrische installatie en controleapparatuur;

d) zijn uitgerust met een VDR, die bij een eventueel onderzoek naar een ongeval, informatie moet kunnen verschaffen.

**Art. 4.** Vóór de aanvang van een geregelde dienst van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, dan wel binnen twaalf maanden na 1 december 2000 voor een ro-ro-veerboot die, of voor een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat op die datum reeds een geregelde dienst onderhoudt, gelast de aangestelde ambtenaar de gekwalificeerde inspecteur na te gaan :

1° of de rederijen die zulk een veerboot of vaartuig op een geregelde dienst inzetten of van plan zijn in te zetten :

a) de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat aan de specifieke eisen van bijlage I bij dit besluit wordt voldaan en aan de bij de geregelde dienst betrokken staten van ontvangst het bewijs leveren dat aan dit artikel 4, 1° en aan artikel 3 is voldaan;

b) er bij voorbaat mee instemmen dat de staten van ontvangst of een lidstaat die een aanzienlijk belang heeft overeenkomstig het koninklijk besluit 21 november 2005 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee, een onderzoek instellen naar een ongeval of incident op zee, dan wel ten volle aan een dergelijk onderzoek deelnemen of eraan meewerken, en hun toegang zullen geven tot de informatie die afkomstig is van de VDR van hun bij een dergelijk ongeval of incident betrokken veerboot of vaartuig;

2° of de vlaggenstaat van veerboten of vaartuigen die een andere vlag dan die van een lidstaat voeren, de verbintenis van de rederij dat zij aan de voorschriften van de richtlijn zal voldoen, heeft aanvaard.

**Art. 5.** Avant qu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier, ou dans les douze mois qui suivent le 1<sup>er</sup> décembre 2000, pour un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse déjà exploité dans le cadre d'un service régulier, le fonctionnaire désigné charge l'inspecteur qualifié de procéder à une visite spécifique initiale, conformément aux annexes I et III, afin de s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse remplit les conditions requises pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

Lorsque le présent article est appliqué avant la mise en exploitation, l'inspecteur qualifié fixe la visite spécifique initiale dans un délai qui ne dépasse pas un mois après la réception de la preuve nécessaire pour terminer la vérification visée aux articles 3 et 4.

**Art. 6.** § 1<sup>er</sup>. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un autre service régulier, le fonctionnaire désigné tient le plus grand compte des vérifications et visites effectuées précédemment sur ce transbordeur ou cet engin en vue d'une exploitation dans le cadre d'un service antérieur couvert par la directive. Pour autant que le fonctionnaire désigné juge les vérifications et visites antérieures satisfaisantes et que celles-ci soient en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation, l'application des articles 3, 4 et 5 n'est pas requise avant la mise en service du transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse sur cette nouvelle ligne régulière.

§ 2. L'application des articles 3, 4 et 5 n'est pas requise lorsqu'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse conforme au présent arrêté et effectuant déjà un service régulier couvert par la directive est transféré vers un autre service régulier dont les caractéristiques de route sont reconnues similaires par les autorités compétentes des Etats d'accueil concernés et que les autorités des Etats d'accueil sont tous d'accord sur le fait que le transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse remplit les conditions d'exploitation en toute sécurité pour ce service.

A la demande d'une compagnie, le fonctionnaire désigné peut confirmer à l'avance son accord sur les cas ou les caractéristiques de route sont similaires.

§ 3. Lorsque, par la suite de circonstances imprévues, un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que les §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne sont pas applicables, le fonctionnaire désigné peut autoriser la mise en exploitation de ce transbordeur ou engin à passagers à grande vitesse à condition que :

1° une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse ne remplisse pas les conditions nécessaires pour une exploitation en toute sécurité, et

2° que l'inspecteur qualifié effectue dans un délai d'un mois, les vérifications et les visites visées aux articles 3, 4 et 5.

#### Section 2. — Durant l'exploitation

**Art. 7.** § 1<sup>er</sup>. L'inspecteur qualifié, chargé par le fonctionnaire désigné, effectue, une fois tous les douze mois :

1° une visite spécifique, conformément à l'annexe III, et

2° une visite au cours d'un service régulier, portant sur un nombre suffisant de points énumérés aux annexes I<sup>e</sup>, III et IV pour que l'inspecteur qualifié puisse s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de remplir toutes les conditions nécessaires pour son exploitation en toute sécurité.

Une visite spécifique initiale effectuée conformément à l'article 5 fait office de visite spécifique aux fins du présent article.

§ 2. L'inspecteur qualifié, chargé par le fonctionnaire désigné, effectue une visite spécifique conformément à l'annexe III chaque fois que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des modifications et transformations majeures, en cas de changement de gestion ou de pavillon ou en cas de transfert de classe.

En cas de changement de gestion ou de pavillon ou en cas de transfert de classe, après prise en compte par le fonctionnaire désigné des vérifications et visites effectuées précédemment pour le navire et à condition que ce changement de transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité du navire, le fonctionnaire désigné peut dispenser le transbordeur roulier et l'engin à passagers à grande vitesse de la visite spécifique prévue par le présent paragraphe.

**Art. 5.** Vóór de aanvang van een geregelde dienst door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, dan wel binnen twaalf maanden na 1 december 2000 voor een ro-ro-veerboot die, of voor een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat op die datum reeds een geregelde dienst onderhoudt, belast de aangestelde ambtenaar de gekwalificeerde inspecteur met een eerste specifiek onderzoek overeenkomstig de bijlagen I en III, om zich ervan te vergewissen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de nodige voorwaarden voor het veilig onderhouden van een geregelde dienst.

Indien dit artikel vóór de aanvang van de dienst wordt toegepast, stelt de gekwalificeerde inspecteur voor het eerste specifiek onderzoek een datum vast die niet later valt dan één maand na ontvangst van het bewijsmateriaal dat nodig is om de controle krachtens de artikelen 3 en 4 te voltooien.

**Art. 6.** § 1. Wanneer een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een andere geregelde dienst, houdt de aangestelde ambtenaar zoveel mogelijk rekening met de controles en onderzoeken die eerder voor die veerboot of dat vaartuig zijn verricht voor het onderhouden van een voorgaande, onder de richtlijn vallende geregelde dienst. Als de aangestelde ambtenaar genoeg neemt met die eerdere controles en onderzoeken en van mening is dat zij in overeenstemming zijn met de nieuwe exploitatieomstandigheden, behoeven de artikelen 3, 4 en 5 niet te worden toegepast alvorens de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

§ 2. De artikelen 3, 4 en 5 moeten niet worden toegepast wanneer een ro-ro-veerboot die of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat aan dit besluit voldoet en reeds een onder de richtlijn vallende geregelde dienst onderhoudt, wordt ingezet op een andere geregelde dienst, waarvan de routekenmerken naar het oordeel van de betrokken staten van ontvangst gelijksoortig zijn, en de staten van ontvangst alle van mening zijn dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan alle voorschriften voor het veilig onderhouden van die dienst.

Op verzoek van een rederij kan de aangestelde ambtenaar bij voorbaat zijn instemming verlenen voor gevallen waarin de routekenmerken gelijksoortig zijn.

§ 3. Indien door onvoorziene omstandigheden snel een vervangende ro-ro-veerboot of een vervangend hogesnelheidspassagiersvaartuig moet worden ingezet om de continuïteit van de dienst te waarborgen en §§ 1 en 2 niet van toepassing zijn, kan de aangestelde ambtenaar toestemming geven voor de inzet van die veerboot of dat vaartuig, mits :

1° bij de visuele inspectie en documentencontrole geen vermoeden rijst dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet voldoet aan de vereisten voor een veilige exploitatie, en

2° de gekwalificeerde inspecteur, de controles en onderzoeken krachtens de artikelen 3, 4 en 5 binnen een maand voltooit.

#### Afdeling 2. — Gedurende de dienst

**Art. 7.** § 1. De door de aangestelde ambtenaar daarmee belaste gekwalificeerde inspecteur verricht eens in de twaalf maanden :

1° een specifiek onderzoek overeenkomstig bijlage III, en

2° een onderzoek tijdens een geregelde dienst, waarbij ernaar gestreefd wordt dat voldoende van de in de bijlagen I, III en IV genoemde punten aan de orde komen, zodat de gekwalificeerde inspecteur kan vaststellen of de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig nog steeds voldoet aan alle vereisten voor een veilige exploitatie.

Een eerste specifiek onderzoek overeenkomstig artikel 5 telt als een specifiek onderzoek als bedoeld in het onderhavige artikel.

§ 2. De door de aangestelde ambtenaar daarmee belaste gekwalificeerde inspecteur verricht telkens een specifiek onderzoek overeenkomstig bijlage III, wanneer de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat, of wanneer er een verandering van beheer of vlag dan wel een overgang naar een andere klasse plaatsvindt.

De aangestelde ambtenaar kan in geval van verandering van beheer of vlag, dan wel overgang naar een andere klasse de veerboot of het vaartuig evenwel vrijstellen van het in deze paragraaf voorgeschreven specifieke onderzoek na rekening gehouden te hebben met eerdere controles en onderzoeken aangaande het schip, mits die verandering of overgang niet van invloed is op de veilige exploitatie van de veerboot of het vaartuig.

§ 3. Si les visites visées au § 1<sup>er</sup> confirment ou révèlent des défauts en rapport avec les exigences du présent arrêté justifiant une interdiction d'exploitation, tous les coûts liés aux visites au cours de toute période comptable normale sont à charge de la compagnie.

#### CHAPITRE IV. — Notification et interdiction d'exploitation

**Art. 8.** Le fonctionnaire désigné informe rapidement les compagnies par écrit du résultat des vérifications et des visites visées aux articles 3, 4, 5 et 7.

**Art. 9. § 1<sup>er</sup>.** Le fonctionnaire désigné interdit l'exploitation d'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse sur une ligne régulière :

1° lorsqu'il n'a pas été en mesure de confirmer le respect des exigences des articles 3 et 4;

2° lorsque les visites spécifiques visées aux articles 5 et 7 ont révélé des défauts qui constituent un danger immédiat pour la vie, le transbordeur ou l'engin, son équipage et ses passagers;

3° en cas de non-conformité établie aux instruments communautaires mentionnés à l'annexe II, qui constitue un danger immédiat pour la vie, le transbordeur ou l'engin, son équipage et ses passagers;

4° lorsqu'il n'a pas été consulté par l'Etat du pavillon sur les questions visées à l'article 11, alinéa 1<sup>er</sup> ou 4 du présent arrêté,

jusqu'à ce que l'inspecteur qualifié ait établi que le danger a été écarté et que les exigences du présent arrêté sont remplies.

Le fonctionnaire désigné informe par écrit la compagnie de sa décision d'interdire l'exploitation dudit transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse et indique les motifs de sa décision.

§ 2. Toutefois, lorsque le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse est déjà exploité dans le cadre d'un service régulier et que les défauts sont établis, le fonctionnaire désigné oblige la compagnie à prendre les mesures nécessaires pour y remédier rapidement ou dans un délai déterminé et raisonnable à condition que les défauts ne constituent pas un danger immédiat pour la sécurité du transbordeur ou de l'engin, son équipage et ses passagers. Après correction des défauts, l'inspecteur qualifié vérifie si les corrections ont été réalisées de manière pleinement satisfaisante. Si tel n'est pas le cas, le fonctionnaire désigné interdit l'exploitation un transbordeur ou de l'engin.

§ 3. Lorsqu'une compagnie s'est vue délivrer une décision d'interdiction d'exploitation, elle peut interjeter appel conformément à la procédure fixée à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires.

§ 4. Lorsque les articles 3, 4 et 5 sont appliqués avant la mise en exploitation d'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse dans le cadre d'un service régulier, toute décision visant à interdire l'exploitation dudit transbordeur doit être prise dans le mois qui suit la visite spécifique initiale et être communiquée immédiatement à la compagnie.

**Art. 10. § 1<sup>er</sup>.** Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse dont les visites spécifiques ont satisfait l'autorité compétente, sont dispensés par cette autorité compétente des inspections renforcées visées à l'article 5, § 4, de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime et des inspections renforcées en vertu du motif évident qu'ils appartiennent à la catégorie des navires à passagers visés à l'article 5, § 1<sup>er</sup>, et à l'annexe I, chapitre V, point A.4., du même arrêté.

§ 2. Lorsque deux ou plusieurs Etats membres sont concernés par une visite spécifique du même transbordeur ou engin, l'administration belge agit en collaboration avec l'autre ou les autres administrations. Ces visites spécifiques sont effectuées par une équipe composée d'inspecteurs qualifiés du ou des Etats d'accueil concernés. S'il y a lieu d'évaluer qualitativement le respect des dispositions relatives aux classes, l'autorité compétente veille à ce que l'équipe dispose des compétences nécessaires, en y incluant, le cas échéant, un inspecteur d'un organisme agréé. Les inspecteurs qualifiés signalent les défauts à l'autorité compétente de chaque Etat concerné. L'autorité compétente communique ces informations à l'Etat du pavillon si cet Etat n'est pas un Etat d'accueil concerné par la visite.

§ 3. Wanneer bij de in § 1 bedoelde onderzoeken, gelet op de vereisten van dit besluit, tekortkomingen bevestigd worden of aan het licht komen die het beletten van de inzet rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de onderzoeken in een normaal boekjaar door de rederij gedragen.

#### HOOFDSTUK IV. — Kennisgeving en beletten van de inzet

**Art. 8.** De aangestelde ambtenaar deelt de rederijen het resultaat van de controles en onderzoeken krachtens de artikelen 3, 4, 5 en 7, terstond schriftelijk mede.

**Art. 9. § 1.** De aangestelde ambtenaar belet de inzet van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig op een geregelde dienst :

1° wanneer hij er zich niet van heeft kunnen vergewissen dat aan de voorschriften van de artikelen 3 en 4 wordt voldaan;

2° wanneer tijdens de in de artikelen 5 en 7 bedoelde specifieke onderzoeken tekortkomingen worden geconstateerd die een direct gevaar inhouden voor de veerboot of het vaartuig, of voor het leven van de bemanning en de passagiers;

3° indien is vastgesteld dat niet is voldaan aan de in bijlage II genoemde Gemeenschapsinstrumenten en daardoor een direct gevaar bestaat voor de veerboot of het vaartuig, of voor het leven van de bemanning en de passagiers;

4° wanneer hij niet geraadpleegd is door de vlaggenstaat over de in artikel 11, eerste of vierde lid van dit besluit bedoelde aangelegenheden,

tot de gekwalificeerde inspecteur heeft vastgesteld dat het gevaar is weggenomen en aan de voorschriften van dit besluit is voldaan.

De aangestelde ambtenaar deelt de rederij onder volledige opgave van redenen schriftelijk mee dat hij besloten heeft de inzet van die ro-ro-veerboot of dat hogesnelheidspassagiersvaartuig te beletten.

§ 2. Indien de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig echter reeds een geregelde dienst onderhoudt en er tekortkomingen worden geconstateerd, verlangt de aangestelde ambtenaar van de rederij dat zij de nodige maatregelen treft om die gebreken terstond te herstellen dan wel binnen een nauwkeurig bepaalde, redelijke periode indien zij geen direct gevaar vormen voor de veiligheid van de veerboot of het vaartuig, voor de bemanning ervan en voor de passagiers. Na herstel van de tekortkomingen controleert de gekwalificeerde inspecteur of de herstellingen naar behoren zijn verricht. Indien dat niet het geval is, belet de aangestelde ambtenaar de inzet van de veerboot of het vaartuig.

§ 3. Wanneer een rederij een exploitatieverbod opgelegd krijgt, kan zij tegen deze beslissing in beroep gaan overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen.

§ 4. Indien de artikelen 3, 4 en 5 vóór de aanvang van de inzet van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig op een geregelde dienst worden toegepast, moet een besluit om de inzet van het schip te beletten, genomen worden binnen een maand na het eerste specifiek onderzoek en onmiddellijk aan de rederij worden meegedeeld.

**Art. 10. § 1.** Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die naar genoegen van de bevoegde instantie specifieke onderzoeken hebben ondergaan, worden door deze bevoegde instantie vrijgesteld van uitgebreide inspecties als bedoeld in artikel 5, § 4, van het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartininspectiereglement en van de uitgebreide inspecties waarvoor de gegronde reden is dat zij behoren tot de categorie passagiersschepen bedoeld in artikel 5, § 1, en bijlage I, hoofdstuk V, punt A.4., van hetzelfde besluit.

§ 2. Indien twee of meer lid-Staten betrokken zijn bij een specifiek onderzoek van hetzelfde schip of vaartuig, werkt de Belgische administratie samen met de administraties van de andere lidstaat of lidstaten. De specifieke onderzoeken worden verricht door een team van gekwalificeerde inspecteurs van de betrokken staat of staten van ontvangst. Indien een kwalitatieve beoordeling van de inachtneming van specifiek voor een bepaalde klasse geldende bepalingen nodig is, zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de nodige vakkennis in het team beschikbaar is, zo nodig door daarin een medewerker van een erkende organisatie op te nemen. De gekwalificeerde inspecteurs rapporteren gebreken aan de bevoegde instantie van de betrokken staten. De bevoegde instantie deelt deze gegevens mede aan de vlaggenstaat, indien die niet dezelfde is als de staat van ontvangst die bij het onderzoek betrokken is.

§ 3. L'autorité compétente peut convenir d'effectuer une visite spécifique à la demande d'un autre Etat d'accueil concerné.

§ 4. Si le pavillon d'un navire relève d'un autre Etat, l'autorité compétente en qualité d'Etat d'accueil, invite à la demande des compagnies battant un autre pavillon l'administration de celles-ci à être représentée à toute visite spécifique effectuée conformément aux dispositions du présent arrêté.

§ 5. Lors de la planification d'une visite conformément aux articles 5 et 7, l'autorité compétente tient dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du transbordeur ou engin.

§ 6. Le Ministre détermine le format du rapport dans lequel les résultats des visites spécifiques sont consignés, conformément au format tel qu'il est établi par la Commission des Communautés européennes, assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) des Communautés européennes ou, le cas échéant, établi par le Conseil des Ministres de l'Union européenne.

§ 7. En cas de désaccord persistant entre l'autorité compétente et les administrations des autres Etats d'accueil sur le respect des exigences visées à l'article 3 et à l'article 4, 1°, le service compétent concerné par une visite spécifique communique immédiatement à la Commission des Communautés européennes les motifs du désaccord.

#### CHAPITRE V. — Mesures d'accompagnement

**Art. 11.** Le fonctionnaire désigné qui délivre ou reconnaît un certificat d'exemption collabore avec l'Etat d'accueil ou l'administration de l'Etat du pavillon concerné pour résoudre, avant la visite spécifique initiale, tout désaccord concernant la pertinence des exemptions.

L'autorité compétente transmet à la Commission européenne une copie des rapports de visites visés à l'article 10, § 6, le cas échéant avec le numéro d'identification de l'OMI.

L'inspecteur qualifié chargé par le fonctionnaire désigné vérifie que les compagnies exploitant des services réguliers de transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ de leurs ports sont en mesure de mettre en œuvre et d'entretenir un système intégré de planification des situations d'urgence à bord. A cet effet, il a recours au cadre que fournit la résolution A. 852 (20) de l'assemblée de l'OMI sur les directives relatives à la structure d'un système intégré en matière d'urgence. Si un ou plusieurs autres Etats membres sont concernés par le service régulier en tant qu'Etat d'accueil, ils établissent en commun un plan pour les différents trajets.

L'autorité compétente, en qualité d'Etat d'accueil, collabore pleinement avec l'administration de l'Etat du pavillon avant la délivrance du permis d'exploiter un engin à grande vitesse, conformément aux dispositions du paragraphe 1.9.3 du recueil HSC. Elle veille à la mise en place et au maintien des restrictions d'exploitation qu'exigent les circonstances locales en vue de protéger la vie, les ressources naturelles et les activités côtières, et prennent les mesures nécessaires pour assurer l'application efficace de ces restrictions.

**Art. 12.** Si un service régulier particulier concerne des autres Etats, l'autorité compétente se consulte avec les administrations de ces autres Etats pour appliquer les dispositions du présent arrêté.

**Art. 13.** L'autorité compétente, en qualité d'Etat d'accueil, informe les pays tiers qui ne sont pas des Etats membres et qui assument des responsabilités en tant qu'Etats du pavillon ou des responsabilités comparables à celles d'un Etat d'accueil pour les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse entrant dans le champ d'application du présent arrêté et opérant entre un port belge et un port d'un Etat tiers, qui n'est pas un Etat membre, des exigences imposées par le présent arrêté à toute compagnie assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port belge.

§ 3. De bevoegde instantie kan er op verzoek van een andere betrokken staat van ontvangst mee instemmen een specifiek onderzoek te verrichten.

§ 4. Indien een schip de vlag voert van een andere staat, nodigt de bevoegde instantie als staat van ontvangst, op vraag van de rederijen die een andere vlag hebben dan de staat van ontvangst, de administratie van deze vlaggenstaat uit om zich te laten vertegenwoordigen bij ieder specifiek onderzoek krachtens de bepalingen van dit besluit.

§ 5. De bevoegde instantie houdt bij het plannen van een onderzoek overeenkomstig artikel 5 of artikel 7 naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van de veerboot of het vaartuig.

§ 6. De Minister stelt de vorm vast van het verslag waarin de bevindingen van de specifieke onderzoeken worden vastgelegd, in overeenstemming met de vorm bepaald door de Commissie van de Europese Gemeenschappen, bijgestaan door het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) van de Europese Gemeenschappen, of in voorkomend geval, bepaald door de Raad van Ministers van de Europese Unie.

§ 7. Ingeval de bevoegde instantie en de administratie van de andere staten van ontvangst het niet eens kunnen worden over de naleving van de voorschriften van artikel 3 en artikel 4, 1°, stelt de bevoegde instantie betrokken bij een specifiek onderzoek onmiddellijk de Commissie van de Europese Gemeenschappen op de hoogte van de redenen van het meningsverschil.

#### HOOFDSTUK V. — Begeleidingsmaatregelen

**Art. 11.** De aangestelde ambtenaar die een certificaat van vrijstelling afgeeft of erkent, werkt samen met de betrokken staat van ontvangst of de administratie van de vlaggenstaat om eventuele meningsverschillen over de juistheid van de vrijstellingen op te lossen voordat het eerste specifiek onderzoek plaatsvindt.

De bevoegde instantie verstrekt de Europese Commissie afschriften van de in artikel 10, § 6, bedoelde onderzoeksverslagen, indien van toepassing met het IMO-identificatienummer.

De gekwalificeerde inspecteur, belast door de aangestelde ambtenaar, zorgt ervoor dat rederijen die met ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen geregelde diensten van of naar Belgische havens onderhouden, geïntegreerde planningssystemen voor noodsituaties aan boord van schepen kunnen hanteren en toepassen. Daarvoor maakt hij gebruik van het kader dat gegeven is in IMO-resolutie A.852 (20) betreffende richtsnoeren voor de structuur van geïntegreerde noodplanningssystemen. Als één of meer andere lid-Staten van de Unie als staten van ontvangst bij de geregelde dienst betrokken zijn, wordt er gezamenlijk een plan opgesteld voor de verschillende trajecten.

De bevoegde instantie werkt in de hoedanigheid van staat van ontvangst volledig samen met de administratie van de vlaggenstaat alvorens de exploitatievergunning voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen wordt afgegeven, overeenkomstig de bepalingen van punt 1.9.3 van de HSC Code. Zij zorgt ervoor dat de beperkingen in verband met plaatselijke omstandigheden die nodig zijn voor de bescherming van leven, natuurlijke rijkdommen en kustactiviteiten worden vastgesteld of gehandhaafd en ziet erop toe dat die beperkingen worden nageleefd.

**Art. 12.** Als een bepaalde geregelde dienst andere staten betreft, onderhoudt de bevoegde instantie contact met de administraties van die staten voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit.

**Art. 13.** De bevoegde instantie in de hoedanigheid van staat van ontvangst brengt de voorschriften van dit besluit, van toepassing op de rederijen die een geregelde dienst onderhouden van of naar een Belgische haven, ter kennis van de derde landen, die geen lidstaat zijn en die de verantwoordelijkheden van een vlaggenstaat of de met die van een staat van ontvangst gelijkstaande verantwoordelijkheden dragen voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder het toepassingsgebied van dit besluit vallen en varen tussen een Belgische haven en een haven in het derde land, dat geen lid-Staat is.

CHAPITRE VI. — *Dispositions finales et abrogatoires*

**Art. 14.** L'arrêté royal du 5 septembre 2001 portant exécution de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse est abrogé.

**Art. 15.** Le présent arrêté entre en vigueur trente jours après sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 16.** Notre Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 novembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe I<sup>e</sup>

EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES AUX COMPAGNIES  
(visées à l'article 4, 1<sup>o</sup>, et aux articles 5 et 7)

Les compagnies veillent à ce que, à bord de leurs transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse :

1. avant l'appareillage du transbordeur ou de l'engin, le capitaine ait accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et qu'il utilise les systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par les Etats membres;

2. les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire 699 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la Sécurité maritime soient appliquées;

3. un tableau où figurent les conditions de travail à bord du navire soit placé en un endroit aisément accessible et indique :

a) le programme de service en mer et au port, et

b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille;

4. le capitaine ne soit empêché de prendre des décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte;

5. le capitaine tienne un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation;

6. toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du transbordeur ou de l'engin, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes soient signalés rapidement à l'administration de l'Etat du pavillon et à l'Etat d'accueil et soient réparés rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante;

7. un plan de voyage à jour soit disponible avant l'appareillage du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse. Lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A. 893(21) de l'Assemblée;

HOOFDSTUK VI. — *Opheffings- en slotbepalingen*

**Art. 14.** Het koninklijk besluit van 5 september 2001 tot uitvoering van richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen wordt opgeheven.

**Art. 15.** Dit besluit treedt in werking dertig dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 16.** Onze Minister bevoegd voor Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 november 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage I

SPECIFIEKE EISEN WAARAAN REDERIJEN MOETEN VOLDOEN  
(als bedoeld in artikel 4, 1<sup>o</sup>, en de artikelen 5 en 7)

Rederijen moeten er voor zorgen dat aan boord van hun ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen :

1. de kapitein, vóórdat het schip of vaartuig aan zijn reis begint, wordt voorzien van passende informatie over de beschikbaarheid van andere informatiesystemen die hem zullen bijstaan bij de veilige uitvoering van de reizen, en dat hij gebruik maakt van de door de lidstaten opgezette systemen van navigatieondersteuning en informatiesystemen;

2. de toepasselijke bepalingen van de paragrafen 2 tot en met 6 van circulaire 699 van het Maritime Safety Committee - Herziene richtsnoeren voor veiligheidsinstructies aan passagiers - worden toegepast;

3. op een gemakkelijk toegankelijke plaats een lijst is opgehangen met de regelingen met betrekking tot de werkzaamheden aan boord, die omvat :

a) het dienstrooster voor buitengaats en voor in de haven, en

b) de maximumwerktijd of de vereiste minimumrusttijd voor degenen die de wacht houden;

4. de kapitein niet wordt belemmerd bij het nemen van beslissingen die naar zijn professioneel oordeel noodzakelijk zijn voor de veilige navigatie en bedrijfsvoering, met name bij slecht weer en hoge zee;

5. de kapitein een rapport bijhoudt over de navigatieactiviteiten en incidenten die van belang zijn voor een veilige navigatie;

6. elke schade aan of blijvende doorbuiging van de rompdeuren en bijbehorende rompbeplating die de integriteit van de veerboot of het schip kunnen aantasten, en alle tekortkomingen bij de borging van deze deuren onmiddellijk worden gerapporteerd aan de administratie van de vlaggenstaat en de staat van ontvangst, en dat deze onmiddellijk naar hun genoegen wordt gerepareerd;

7. voorafgaand aan het vertrek van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voor zijn reis een bijgewerkt vaarplan beschikbaar is, bij het opmaken van welk vaarplan de richtsnoeren, uiteengezet in resolutie A. 893(21) van de Assembly betreffende richtsnoeren voor vaarplanning, volledig in acht dienen te worden genomen;

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

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

ALBERT

Par le Roi :  
Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe II

LISTE DES INSTRUMENTS COMMUNAUTAIRES  
(visée à l'article 9, § 1<sup>er</sup>, 3°)

Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

Directive 2001/25/CE du Parlement Européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 136 du 18.5.2001, p. 17). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/23/CE de la Commission du 8 mars 2003 (JO L 062 du 09.03.2005, p. 14).

Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (JO L 320 du 30.12.1995, p. 14). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 van 29.11.2002, p. 1).

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

ALBERT

Par le Roi :  
Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe III

PROCEDURES POUR LES VISITES SPECIFIQUES  
(visées aux articles 5 et 7)

1. Les visites spécifiques ont pour objet de vérifier si les exigences légales, notamment en matière de construction, de subdivision et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement, de stabilité, de protection contre les incendies, de nombre maximal de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation sont respectées et comprennent, le cas échéant, au minimum les éléments suivants :

- le démarrage du générateur de secours;
- une inspection de l'éclairage de secours;
- une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications;

8. algemene informatie over de aan boord beschikbare diensten en hulp voor ouderen en gehandicapten aan de passagiers bekend wordt gemaakt en aan mensen met een verminderd gezichtsvermogen in geschikte vorm beschikbaar wordt gesteld.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

ALBERT

Van Koningswege :  
De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage II

LIJST VAN GEMEENSCHAPSINSTRUMENTEN  
(bedoeld in artikel 9, § 1, 3°)

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 (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

Richtlijn 2001/25/EG van Het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PB L 136 van 18.5.2001, blz. 17). Richtlijn laatst gewijzigd bij richtlijn 2005/23/EG van de Commissie van 8 maart 2005 (PB L 062 van 09.03.2005, blz. 14).

Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14). Verordening laatst gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1).

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

ALBERT

Van Koningswege :  
De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage III

PROCEDURES VOOR SPECIFIEKE ONDERZOEKEN  
(bedoeld in de artikelen 5 en 7)

1. De specifieke onderzoeken moeten waarborgen dat aan de wettelijke voorschriften, met name inzake constructie, waterdichte indeling en stabiliteit, machines en elektrische installaties, belading, stabiliteit, brandbeveiliging, maximum aantal passagiers, reddingsmiddelen en het vervoer van gevaarlijke goederen, radiocommunicatie en navigatie wordt voldaan en moeten om die reden voorzover van toepassing ten minste het volgende omvatten:

- starten van het noodaggregaat;
- inspectie van de noodverlichting;
- inspectie van de noodvoeding voor de radio-installaties;



- un essai du dispositif de communication avec le public;
- un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers;
- la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement;
- l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires, ainsi que des ventilateurs;
- l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie;
- l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie;
- l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie;
  
- la mise en marche des pompes d'assèchement;
- la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance;
- une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries;
- la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, la mise en route et l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord;
- la vérification de l'inventaire de toutes les embarcations de sauvetage et canots de secours;
- l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou engin.

2. Les visites spécifiques comportent la vérification du système d'entretien planifié à bord.

3. Les visites spécifiques portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage avec les procédures de sécurité et d'urgence ainsi que sur leur efficacité à les appliquer, l'entretien, les méthodes de travail, la sécurité des passagers, les opérations sur la passerelle, les opérations liées à la cargaison et aux véhicules. Les visites comportent également une vérification de la capacité des marins de comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord, ainsi que des documents prouvant que les membres de l'équipe ont suivi avec succès une formation spéciale, particulièrement en ce qui concerne :

- l'encadrement des passagers;
- la familiarisation;
- la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence;
- la gestion des situations de crise et le comportement humain.

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

4. Les certificats de compétence des membres de l'équipage délivrés par des Etats tiers ne sont reconnus que s'ils sont conformes à la règle I/10 de la convention internationale révisée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

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

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

- testen van het boordomroepsysteem;
- brandoefening, met inbegrip van een demonstratie dat men in staat is de brandweeruitrusting te gebruiken;
- werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
- testen van de afstandbediende noodstop voor de brandstofvoorziening naar ketels en hoofd- en hulpmotoren, en voor de ventilatie;
  
- testen van de bediening op afstand en ter plaatse voor het sluiten van de brandkleppen;
- testen van de branddetectie- en alarmsystemen;
- testen van de branddeuren om te zien of deze naar behoren sluiten;
- werking van de lenspompen;
- sluiting van de waterdichte deuren in de dwarschotten, zowel op afstand als ter plaatse;
- demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies voor het beperken van schade;
- het strijken van ten minste één hulpverleningsboot en één reddingsboot, het starten en testen van hun voortstuwing en besturing, en het weer ophalen en terugplaatsen op hun opstellingsplaats;
  
- controle om na te gaan of alle reddingsboten en hulpverleningsboten overeenstemmen met de inventaris;
- testen van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting van het schip of vaartuig.

2. De specifieke onderzoeken omvatten de verificatie van de onderhoudsplanning.

3. Bij de specifieke onderzoeken moet er vooral op worden gelet of de bemanningsleden vertrouwd zijn en efficiënt omgaan met de veiligheidsprocedures, noodprocedures, onderhoud, werkpraktijken, veiligheid van passagiers, procedures op de brug, en handelingen met betrekking tot lading en voertuigen. Het vermogen van zeevarenden om opdrachten en instructies te begrijpen en, voor zover van toepassing, te geven, alsook om te rapporteren in de gemeenschappelijke werktaal, zoals vastgesteld in het scheepsjournaal, dient te worden gecontroleerd. Documenten die aantonen dat bemanningsleden met succes een speciale opleiding hebben gevolgd dienen te worden gecontroleerd, met name met betrekking tot :

- het omgaan met grote groepen mensen;
- het met het schip vertrouwd maken;
- de veiligheid, wat betreft het personeel dat belast is met de zorg voor de veiligheid van de passagiers in passagiersruimten, met name die van ouderen en gehandicapten in een noodsituatie, en
- crisisbeheer en menselijk gedrag.

Bij het specifieke onderzoek wordt gecontroleerd of de dienstroosters onredelijke vermoeidheid veroorzaken, vooral bij het wachtdoende personeel.

4. Door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van de bemanningsleden worden alleen erkend, als zij voldoen aan voorschrift I/10 van het herziene Internationaal Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst (STCW-verdrag).

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## Annexe IV

LIGNES DIRECTRICES INDICATIVES APPLICABLES AUX INSPECTEURS QUALIFIES EFFECTUANT DES VISITES A L'IMPROVISTE AU COURS D'UNE TRAVERSEE REGULIERE (visées à l'article 7, § 1<sup>er</sup>)

## 1. Informations concernant les passagers

Vérifier si le nombre de passagers pour lequel le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommés "navire") est certifié n'est pas dépassé; si le système d'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme aux réglementations et est efficace. Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

## 2. Informations concernant le chargement et la stabilité

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

## 3. Sécurité en mer

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

## 4. Consignes de sécurité

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

## 5. Mentions au journal de bord

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

## 6. Marchandises dangereuses

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

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate; si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage pertinent est disponible à terre; si le capitaine a connaissance des exigences en matière de notification conformément à la directive 93/75/CEE, dans sa version modifiée, et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins. Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

## Bijlage IV

INDICATIEVE RICHTSNOEREN VOOR GEKWALIFICEERDE INSPECTEURS BIJ DE UITVOERING VAN ONDERZOEKEN OP EEN NIET VOORAF BEPAALD TIJDSTIP GEDURENDE EEN GEREGLDE OVERVAART (bedoeld in artikel 7, § 1)

## 1. Passagiersgegevens

Controleer met welke middelen ervoor wordt gezorgd dat het aantal passagiers waarvoor de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig, hierna "schip" te noemen, is gecertificeerd, niet wordt overschreden, of het systeem voor registratie van passagiersgegevens aan de voorschriften voldoet en doeltreffend is; hoe de informatie over het totale aantal passagiers aan de kapitein wordt doorgegeven en, in voorkomend geval, hoe passagiers die een retourtrip maken zonder aan wal te gaan, worden meegeteld in het totaal aantal dat de terugreis maakt.

## 2. Informatie over belading en stabiliteit

Controleer, indien van toepassing, of er betrouwbare instrumenten voor het meten van de diepgang zijn geïnstalleerd en in gebruik zijn; of er maatregelen genomen zijn om ervoor te zorgen dat het schip niet overbelast wordt en het water niet boven de toepasselijke indelingslastlijn komt; of de belading en stabiliteitsbeoordeling volgens de voorschriften gebeuren; of vrachtwagens en andere lading gewogen worden, indien dat is voorgeschreven, en de cijfers aan het schip worden doorgegeven ten behoeve van belading en stabiliteitsbeoordeling; of de instructies voor schadebeperking (damage control) permanent zijn uitgehangen, en aan de scheepsofficieren instructieboekjes daarover zijn uitgereikt.

## 3. Vaarklaar maken

Controleer op welke manier het schip vaarklaar gemaakt wordt voordat het de ligplaats verlaat, waarbij ook volgens een positieve rapportageprocedure bevestigd dient te worden dat alle wind- en waterdichte deuren in de romp gesloten zijn; of alle deuren van de voertuigdekken gesloten zijn voordat het schip de ligplaats verlaat, dan wel net lang genoeg open blijven om het sluiten van de boegklep mogelijk te maken; controleer de sluitingsmiddelen van de boeg-, achter- en zijdeuren, en of er controlelichten en een videobewakingsstelsel zijn die op de navigatiebrug de stand van de deuren aangeven. Eventuele problemen met de werking van de controlelichten, vooral problemen met de schakelaars bij de deuren, dienen genoteerd en gerapporteerd te worden.

## 4. Mededelingen in verband met de veiligheid

Controleer de vorm waarin de routinemededelingen in verband met de veiligheid worden gedaan en de opgehangen instructies en aanwijzingen over noodprocedures in de toepasselijke taal of talen. De routinemededelingen moeten aan het begin van de reis worden gedaan, en op alle voor het publiek toegankelijke plaatsen, inclusief de open dekken, gehoord kunnen worden.

## 5. Aantekeningen in het journaal

Controleer of in het journaal aantekening wordt gemaakt van het sluiten van de deuren van boeg en achterstevan en van andere wind- en waterdichte deuren, van de oefeningen met de deuren in de waterdichte schotten, van de beproeving van de stuurinrichting enz. Ook diepgang, uitwatering en stabiliteit moeten worden genoteerd, alsmede de gemeenschappelijke werktal van de bemanning.

## 6. Gevaarlijke goederen

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

Voertuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, moeten van de juiste opschriften voorzien zijn en goed zijn vastgezet. Wanneer er gevaarlijke of verontreinigende goederen worden vervoerd, moet een kopie van de ladingsbrief of het laadplan op de wal beschikbaar zijn. De kapitein moet op de hoogte zijn van de meldingsvoorschriften van richtlijn 93/75/EEG en de instructies inzake de te volgen noodprocedures en de eerste hulpverlening bij ongevallen met gevaarlijke goederen of de zeeverontreinigende stoffen kennen. Het ventilatiesysteem op de voertuigdekken moet steeds in werking zijn, en in verhoogde werking wanneer de voertuigmotoren draaien; en op de brug moet er een of andere indicatie zijn die laat zien of de ventilatie van de voertuigdekken in werking is.

### 7. Arrimage des véhicules de transport de marchandises

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés : par groupes ou par saisines individuelles, par exemple; si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible. Les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps qui survient ou qui est attendu. L'éventuel système d'arrimage des cars et des motos. La disponibilité, sur le navire, d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

### 8. Ponts-garages

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

### 9. Fermeture des portes étanches

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

### 10. Surveillance incendie par service de ronde

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

### 11. Communications en cas d'urgence

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

a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un trajet déterminé;

b) la probabilité que la capacité d'employer un vocabulaire anglais élémentaire pour les instructions de base peut constituer un moyen de communication avec un passager qui a besoin d'assistance, que ce passager et le membre de l'équipage partagent une langue commune ou non;

c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique);

d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été communiquées aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s);

e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

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

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

### 13. Equipement de sécurité

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

### 7. Het vastzetten van vrachtwagens

Controleer hoe de vrachtwagens worden vastgezet: bijvoorbeeld groepsgewijs of met afzonderlijke sjorringen; of er voldoende sterke bevestigingspunten zijn. Welke voorzieningen zijn er voor het vastzetten van de vrachtwagens bij zwaar weer of verwacht zwaar weer? Hoe gebeurt het vastzetten van touringcars en motorfietsen? Controleer of het schip over een handleiding voor het vastzetten van lading beschikt.

### 8. Voertuigdekken

Controleer of de ruimten van bijzondere aard en de ro-ro-laadruimten voortdurend worden bewaakt door middel van wacht-rondes of een videobewakingssysteem, met het oog op het eventueel gaan schuiven van voertuigen tijdens zwaar weer of betreding door onbevoegden. Branddeuren en toegangsdeuren moeten gesloten worden gehouden en er moeten waarschuwingen zijn opgehangen dat de passagiers niet op de voertuigdekken mogen komen zolang het schip op zee is.

### 9. Het sluiten van de waterdichte deuren

Controleer of de in de bedieningsinstructies voorgeschreven gedragslijn met betrekking tot de deuren in de waterdichte schotten van het schip wordt gevolgd, of de voorgeschreven oefeningen worden uitgevoerd. Het bedieningsorgaan op de brug voor de waterdichte deuren moet, wanneer dat mogelijk is, op "local" gehouden worden. De deuren moeten bij beperkt zicht en gevaarlijke situaties gesloten worden gehouden. De bemanningsleden moeten geleerd hebben de deuren op de juiste wijze te bedienen en op de hoogte zijn van de gevaren van verkeerd gebruik.

### 10. Brandrondedienst

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

### 11. Communicatie in noodsituaties

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

a) de taal, of talen, geschikt voor de belangrijkste nationaliteit(en) van de op een bepaald traject vervoerde passagiers;

b) de waarschijnlijkheid dat een elementaire kennis van het Engels voldoende is om een passagier die hulp nodig heeft eenvoudige instructies te geven, ongeacht of de passagier en het bemanningslid dezelfde taal spreken;

c) in een noodsituatie kunnen andere manieren van communicatie nodig zijn (bijv. een demonstratie, aanwijzingen met de hand, de aandacht vestigen op de plaats van instructies, verzamelpunten, reddingsmiddelen of ontsnappingsroutes, wanneer mondelinge communicatie niet mogelijk is);

d) de mate waarin volledige veiligheidsinstructies aan passagiers in hun moedertaal of moedertalen zijn gegeven;

e) de talen waarin tijdens een noodsituatie of oefening mededelingen kunnen worden omgeroepen om de passagiers essentiële aanwijzingen te geven en het de bemanningsleden gemakkelijker te maken de passagiers te helpen.

### 12. Gemeenschappelijke werktal voor de bemanning

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

### 13. Veiligheidsuitrusting

Controleer of de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, met inbegrip van de branddeuren en andere gemakkelijk controleerbare constructieve brandveiligheidsvoorzieningen, in orde zijn; of brandbestrijdingsinstructies permanent zijn opgehangen, dan wel of desbetreffende instructieboekjes ter informatie aan de scheepsofficieren ter beschikking gesteld zijn; of reddingsvesten op geschikte plaatsen zijn opgeborgen, en de opbergplaatsen van de reddingsvesten voor kinderen gemakkelijk als zodanig te herkennen zijn; of de lading van voertuigen niet de werking belemmert van brandblusinstallaties, noodafsluiters, bedieningsorganen van de stormkleppen, enz., die eventueel op de voertuigdekken aanwezig zijn.

**14. Equipement de navigation et de radiocommunication**

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

**15. Eclairage de secours supplémentaire**

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

**16. Moyens d'évacuation**

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

**17. Manuel des opérations**

Vérifier si des copies du manuel des opérations sont fournies au capitaine et à chaque officier supérieur et si d'autres copies sont mises à la disposition de tous les membres de l'équipage; s'il existe des listes de contrôle couvrant les préparatifs de l'appareillage et d'autres opérations.

**18. Propreté de la salle des machines**

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

**19. Elimination des détrit**

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des détrit

**20. Entretien planifié**

Toutes les compagnies doivent prévoir des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, mais couvrant également l'entretien de la salle des machines et l'équipement de sécurité. Tous les éléments doivent être vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Il doit exister des procédures d'enregistrement des défauts et de confirmation auxquels on a remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces défauts et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'ils ont été rectifiés. La vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure doit comprendre l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

**21. En cours de navigation**

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

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

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

**14. Navigatie- en radiocommunicatieapparatuur**

Controleer of de navigatie- en radiocommunicatieapparatuur, waaronder satellietnoodradiobakens voor plaatsbepaling der rampen (EPIRB's), goed werkt.

**15. Extra noodverlichting**

Controleer of er aanvullende noodverlichting is geïnstalleerd wanneer de voorschriften dat vereisen, en of er een register van gebreken wordt bijgehouden.

**16. Vluchtwegen**

Controleer of de vluchtwegen volgens de regels gemarkeerd zijn, en of de verlichting daarvan zowel vanuit de hoofdvoeding als de noodvoeding gewaarborgd is. Welke maatregelen worden genomen om vluchtroutes vrij van voertuigen te houden waar deze over of langs voertuigdekken lopen? Controleer of uitgangen, met name uitgangen van belastingvrije winkels die soms door stapels goederen worden versperd, worden vrijgehouden.

**17. Het vaarboek**

Controleer of aan de kapitein en elke hogere officier een kopie van het vaarboek is verstrekt en of er nog andere kopieën voor alle bemanningsleden beschikbaar zijn; of er ook controlelijsten voor het vaarklaar maken en andere werkzaamheden zijn.

**18. Het schoonhouden van de machinekamer**

Controleer of de machinekamer wat het onderhoud betreft schoon gehouden wordt.

**19. Afvalverwijdering**

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

**20. Planmatig onderhoud**

Alle rederijen moeten specifieke permanente opdrachten hebben, inclusief een systeem van planmatig onderhoud, voor alle voor de veiligheid van belang zijnde zones, met inbegrip van de boeg-, achter- en zijdeuren en hun sluitmiddelen, maar ook voor de machinekamer en de veiligheidsuitrusting. Men dient te beschikken over schema's voor het periodiek controleren van alle onderdelen, om de veiligheid op het allerhoogste peil te houden. Er moeten procedures zijn die voorzien in het registreren van tekortkomingen en de bevestiging dat deze naar behoren zijn verholpen, zodat de kapitein en de aangewezen persoon aan wal binnen de beheersstructuur van de rederij van de tekortkomingen op de hoogte zijn en worden ingelicht wanneer deze binnen een bepaalde tijd zijn verholpen. De periodieke controle van de goede werking van het sluitsysteem van de binnenste en buitenste boegdeur dient mede de verklikkerlampjes, bewakingsapparatuur en spuigaten in de ruimten tussen de boegklep en de binnendeur te omvatten, en in het bijzonder de sluitmechanismen en de bijbehorende hydraulische systemen.

**21. Het maken van een reis**

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

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## Annexe V

CRITERES DE QUALIFICATION ET D'INDEPENDANCE  
POUR LES INSPECTEURS QUALIFIES  
(visés à l'article 1<sup>er</sup>, 16°)

1. Pour procéder aux visites spécifiques visées à l'article 5, l'inspecteur qualifié doit être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat membre.

2. Soit :

— l'inspecteur qualifié doit avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un Etat membre, pendant un an au moins la fonction d'inspecteur de l'Etat du pavillon dans le domaine des visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974;

— et

a) être titulaire d'un brevet de capitaine l'autorisant à commander un navire de 1600 tonneaux ou plus (convention STCW, règle II/2), ou

b) être titulaire d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à remplir cette tâche à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW (convention STWC, règle III/2), ou

c) avoir passé dans un Etat membre un examen d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions,

— les inspecteurs qualifiés titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent avoir exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machines", selon le cas,

soit :

— l'inspecteur qualifié doit :

— être titulaire d'un diplôme universitaire délivré par un Etat membre ou avoir suivi une formation équivalente, et

— avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires dans un Etat membre et être diplômé de cette école, et

— avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un Etat membre, pendant deux ans au moins, les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé de visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974.

3. Les inspecteurs qualifiés doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

4. Les inspecteurs qualifiés doivent avoir une connaissance suffisante des dispositions de la convention SOLAS de 1974 et des procédures pertinentes du présent arrêté.

5. Les inspecteurs qualifiés qui effectuent des visites spécifiques ne doivent détenir aucun intérêt commercial dans la compagnie concernée, dans toute autre compagnie exploitant un service régulier à destination ou au départ de l'Etat d'accueil concernés, ni dans les transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse visités; ils ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats pour ce transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse, ni travailler pour le compte de telles organisations.

6. Les inspecteurs qui ne remplissent pas les critères visés ci-dessus sont également acceptés s'ils étaient, à la date d'adoption de la directive 95/21/CE, employés par l'autorité compétente pour les visites statutaires ou les inspections dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

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

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

## Bijlage V

KWALIFICATIE- EN ONAFHANKELIJKHEIDSCRITERIA  
VOOR GEKWALIFICEERDE INSPECTEURS  
(bedoeld in artikel 1, 16°)

1. De gekwalificeerde inspecteur moet door de bevoegde instantie van de lid-Staat zijn gemachtigd de specifieke onderzoeken als bedoeld in artikel 5 uit te voeren.

2. De gekwalificeerde inspecteur moet hetzij :

— minstens één jaar bij de bevoegde instantie van een lid-Staat als vlaggenstaatinspecteur werkzaam zijn geweest, belast met onderzoeken en certificering overeenkomstig het Solas-verdrag van 1974;

— en in het bezit zijn van :

a) een bewijs van bekwaamheid als kapitein, dat deze persoon in staat stelt het bevel te voeren over een schip van 1600 BRT of meer (zie STCW, voorschrift II/2), of

b) een bewijs van bekwaamheid als hoofdwerktuigkundige, dat deze persoon in staat stelt die taak op zich te nemen aan boord van een schip waarvan de hoofdmachine-installatie een vermogen heeft van 3 000 kW of meer (zie STCW, voorschrift III/2), of

c) het diploma van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar hebben gewerkt,

— en in de gevallen onder a) en b), ten minste vijf jaar op zee werkzaam zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst;

hetzij :

— in het bezit zijn van een relevant universitair diploma, afgeleverd in een lid-Staat, of een gelijkwaardige opleiding hebben gevolgd, en

— in een lid-Staat opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid, en

— ten minste twee jaar als vlaggenstaatinspecteur bij de bevoegde instantie van een lidstaat werkzaam zijn geweest, belast met controle en certificering overeenkomstig het SOLAS-verdrag van 1974.

3. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.

4. De gekwalificeerde inspecteur moet toereikende kennis hebben van de bepalingen van het SOLAS-verdrag en de toepasselijke procedures van dit besluit.

5. Gekwalificeerde inspecteurs die specifieke onderzoeken verrichten mogen noch een commercieel belang hebben in de betrokken rederij of enige andere rederij die een geregelde dienst onderhoudt naar en vanuit de betrokken staat van ontvangst dan wel in de geïnspecteerde ro-ro-veerboden of hogesnelheidspassagiersvaartuigen, noch in dienst zijn van of werkzaamheden verrichten namens niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven of classificatieonderzoeken verrichten of certificaten afgeven voor dat schip.

6. Inspecteurs die niet beantwoorden aan vorenstaande criteria worden eveneens aanvaard indien zij op de datum van uitvoering van richtlijn 95/21/EG bij de bevoegde autoriteit in dienst waren voor wettelijk geregelde onderzoeken of havenstaatcontrole-inspecties.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboden en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT