

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 4361

[C — 2004/14234]

26 OKTOBER 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement

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;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003;

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

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 2, eerste lid, van richtlijn 2003/75/EG van de Commissie van 29 juli 2003 tot wijziging van bijlage I bij richtlijn 98/18/EG van de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, bepaalt dat de lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen doen in werking treden om uiterlijk op 30 januari 2004 aan de richtlijn te voldoen;

Overwegende dat België met brief van 19 maart 2004 door de Commissie van de Europese Gemeenschappen in gebreke werd gesteld wegens niet tijdige omzetting van de richtlijn; dat België bijgevolg onverwijld de richtlijn moet omzetten in nationaal recht;

Gelet op advies 37.474/4 van de Raad van State, gegeven op 30 juni 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In 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, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « Ministerie van Verkeer en Infrastructuur » worden telkens vervangen door de woorden « Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer »;

2° de woorden « Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart » worden telkens vervangen door de woorden « Directoraat-generaal Maritiem Vervoer ».

Art. 2. In artikel 1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de eerste zin worden de woorden « Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, gewijzigd door richtlijn 2002/25/EG van 5 maart 2002 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt verstaan onder » vervangen door de woorden « Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, gewijzigd bij richtlijn 2002/25/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 5 maart 2002 en bij richtlijn 2003/75/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 2003 worden verstaan onder : »;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 4361

[C — 2004/14234]

26 OCTOBRE 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime

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;

Vu l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par l'arrêté royal du 12 mars 2003;

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

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 2, alinéa 1^{er}, de la directive 2003/75/CE de la Commission du 29 juillet 2003 modifiant l'annexe I de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, les Etats membres doivent mettre en vigueur au plus tard le 30 janvier 2004 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que par lettre du 19 mars 2004, la Commission des Communautés européennes a mis la Belgique en demeure pour non transposition dans les délais impartis de la directive; que la Belgique est tenue en conséquence de transposer immédiatement la directive en droit national;

Vu l'avis 37.474/4 du Conseil d'Etat, donné le 30 juin 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par l'arrêté royal du 12 mars 2003, sont apportées les modifications suivantes :

1° les mots « Ministère des Communications et de l'Infrastructure » sont chaque fois remplacés par les mots « Service public fédéral Mobilité et Transports »;

2° les mots « Administration des Affaires maritimes et de la Navigation » sont chaque fois remplacés par les mots « Direction générale Transport maritime ».

Art. 2. A l'article 1^{er} du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 mars 2003, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans la première phrase les mots « Pour l'application du présent arrêté transposant la directive 98/18/CE du Conseil de l'Union européenne du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifiée par la directive 2002/25/CE du 5 mars 2002 de la Commission des Communautés européennes, ou entend par » sont remplacés par les mots « Pour l'application du présent arrêté transposant la directive 98/18/CE du Conseil de l'Union européenne du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifiée par la directive 2002/25/CE de la Commission des Communautés européennes du 5 mars 2002 et par la directive 2003/75/CE de la Commission des Communautés européennes du 29 juillet 2003, on entend par : »;

2° punt 23° wordt vervangen als volgt :

« 23° « 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 zeevaartinspectiereglement; »;

3° het volgende punt 31° wordt toegevoegd na punt 30° :

« 31° "LSA-code" : de « Internationale code betreffende de reddingsmiddelen » zoals vervat in resolutie (MSC) 48 (66) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie van 4 juni 1996. »

Art. 3. In artikel 7, § 6, van hetzelfde besluit worden de woorden « van het koninklijk besluit van 19 augustus 1998 betreffende de machtiging van erkende organisaties ter uitvoering van de reglementaire diensten die verbonden zijn aan de afgifte van certificaten aan de in België geregistreerde schepen » vervangen door de woorden « van het koninklijk besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement ».

Art. 4. In bijlage I bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003, wordt hoofdstuk III, punt 5-1, vervangen door de tekst in de bijlage bij dit besluit.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 6. Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 26 oktober 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage

« 5.1. Eisen met betrekking tot ro-ro-passagiersschepen (26)

Vóór 1 januari 2003 gebouwde ro-ro-schepen van de klassen B, C en D :

.1 Vóór 1 januari 2003 gebouwde ro-ro-passagiersschepen moeten uiterlijk op de datum van het eerste periodieke onderzoek na 1 januari 2006 voldoen aan de eisen van de punten .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 en .9.

Vóór die datum zijn de punten .2, .3, .4 en .5 van toepassing op vóór 1 januari 2003 gebouwde ro-ro schepen.

Onverminderd het bovenstaande, wanneer reddingsmiddelen of -voorzieningen op deze schepen worden vervangen of wanneer deze schepen ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen ondergaan, die gepaard gaan met vervanging of aanvulling van de reeds aanwezige reddingsmiddelen of -voorzieningen, moeten deze reddingsmiddelen of -voorzieningen voldoen aan de desbetreffende eisen van de punten .6., .7., .8 en .9.

.2 Reddingsvloten.

.1. De reddingsvloten van ro-ro-passagiersschepen moeten worden bediend door systemen voor evacuatie op zee die voldoen aan Solas-voorschrift III/48.5, zoals van kracht op 17 maart 1998, of tewaterlatingsmiddelen die voldoen aan Solas voorschrift III/48.6, zoals van kracht op 17 maart 1998, en gelijk verdeeld zijn over de bak- en stuurboordzijde van het schip.

De communicatie tussen de inschepingsplaats en het platform moet gewaarborgd zijn.

.2. Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten voorzien zijn van een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan de eisen van Solasvoorschrift III/23, zoals van kracht op 17 maart 1998.

.3. Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten van een type zijn dat voorzien is van een inklimsteun die voldoet aan de eisen van Solasvoorschrift III/39.4.1 of Solasvoorschrift III/40.4.1, zoals van kracht op 17 maart 1998, naargelang van toepassing.

2° le point 23° est remplacé par le texte suivant :

« 23° « 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; »;

3° le point 31° suivant est ajouté, après le point 30°:

« 31° "recueil LSA" : le « recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage » contenu dans la résolution (CSM) 48 (66) du Comité de la Sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale du 4 juin 1996. »

Art. 3. A l'article 7, § 6, du même arrêté, les mots « de l'arrêté royal du 19 août 1998 relatif à l'habilitation des organismes agréés à exécuter les services réglementaires liés à la délivrance de certificats aux navires enregistrés en Belgique » sont remplacés par les mots « de l'arrêté royal du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ».

Art. 4. Dans l'annexe 1^{re} du même arrêté, remplacée par l'arrêté royal du 12 mars 2003, le chapitre III, section 5-1, est remplacé par le texte en annexe du présent arrêté.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 6. Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 26 octobre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe

« 5.1. Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers (26)

Navires rouliers des classes B, C et D, construits avant le 1^{er} janvier 2003 :

.1 Les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2003 sont conformes aux exigences des paragraphes .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 et .9 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} janvier 2006.

Avant cette date, les paragraphes .2, .3, .4 et .5 sont applicables pour les navires rouliers construits avant le 1^{er} janvier 2003.

Sans préjudice de ce qui précède, lorsque des engins ou dispositifs de sauvetage sont remplacés sur des navires de ce type, ou lorsque ces navires font l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure qui impliquent le remplacement de leurs engins ou dispositifs de sauvetage existants ou tout ajout à ces derniers, ces engins ou dispositifs de sauvetage sont conformes aux exigences correspondantes des paragraphes .6, .7, .8 et .9.

.2 Radeaux de sauvetage

.1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.5 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998 ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.6 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plateforme.

.2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/23 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998.

.3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/39.4.1 ou de la règle SOLAS III/40.4.1 en vigueur au 17 mars 1998, selon le cas.

4. Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten ofwel zelfrichtend zijn ofwel omkeerbare overdekte reddingsvloten, die stabiel zijn bij zeeegang en veilig gebruikt kunnen worden ongeacht welke kant bovendraift. Open omkeerbare reddingsvloten mogen worden toegestaan, indien de aangestelde ambtenaren dat, gezien de beschutte aard van de reis, de gunstige klimatologische omstandigheden in het gebied en de periode waarin wordt gevaren, gepast achten en op voorwaarde dat deze reddingsvloten geheel voldoen aan de eisen van bijlage 10 van de HSC-code.

Een andere mogelijkheid is dat het schip, naast het normale aantal reddingsvloten, zelfrichtende reddingsvloten of omkeerbare overdekte reddingsvloten aan boord moet hebben, waarvan de totale capaciteit voldoende moet zijn om plaats te bieden aan 50 % van de personen voor wie geen plaats is in de reddingsboten. De extra capaciteit van de reddingsvloten wordt bepaald op basis van het verschil tussen het totale aantal personen aan boord en het aantal personen voor wie plaats is in de reddingsboten. Ieder reddingsvlot moet worden goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 809.

.3 Snelle hulpverleningsboten.

1. Ten minste één van de hulpverleningsboten aan boord van een ro-ro-passagiersschip moet een snelle hulpverleningsboot zijn die door de aangestelde ambtenaren is goedgekeurd, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 809.

2. Iedere snelle hulpverleningsboot moet worden bediend door een geschikt tewaterlatingsmiddel dat is goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren. Bij de goedkeuring van deze middelen moeten de aangestelde ambtenaren er rekening mee houden dat de snelle hulpverleningsboot ook onder zeer ongunstige weersomstandigheden te water gelaten en teruggezet moet kunnen worden, terwijl zij zich ook moeten richten naar de door de IMO aangenomen aanbevelingen.

3. Er moeten voor iedere snelle hulpverleningsboot ten minste twee bemanningen worden opgeleid en regelmatig geoefend, gelet op hoofdstuk A-VI/2, tabel-VI/2-2, van de "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" van de Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code en de door IMO-resolutie A.771 (18), zoals gewijzigd, aangenomen aanbevelingen. De opleiding en de oefeningen moeten alle aspecten omvatten van hulpverlening, het omgaan en manoeuvreren met en besturen van deze vaartuigen in uiteenlopende omstandigheden, alsmede het oprichten na omslaan.

4. Indien de inrichting of grootte van een bestaand ro-ro-passagiersschip zodanig is dat plaatsing van een snelle hulpverleningsboot, zoals vereist volgens punt .3.1, niet mogelijk is, mag de snelle hulpverleningsboot worden opgesteld op de plaats van een bestaande reddingsboot die aanvaard wordt als hulpverleningsboot of boot voor noodgevallen, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

1. de geplaatste snelle hulpverleningsboot wordt bediend door een tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan de bepalingen van punt .3.2;

2. de door bovengenoemde vervanging van het groepsreddingsmiddel verloren gegane capaciteit wordt gecompenseerd door plaatsing van reddingsvloten die ten minste evenveel personen kunnen bevatten als de vervangen reddingsboot, en

3. de reddingsvloten worden bediend door de bestaande tewaterlatingsmiddelen of de systemen voor evacuatie op zee.

4 Hulpverleningsmiddelen.

1. Ieder ro-ro-passagiersschip moet zijn uitgerust met doeltreffende middelen waarmee er overlevenden snel uit het water kunnen worden gehaald en vanuit hulpverleningsboten of groepsreddingsmiddelen aan boord van het schip kunnen worden genomen.

2. De middelen om overlevenden aan boord van het schip te brengen, mogen deel uitmaken van een evacuatie- of hulpverleningssysteem.

Deze middelen moeten worden goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 810.

4. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'ils sont justifiés par le parcours abrité des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, les fonctionnaires désignés peuvent autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du recueil HSC.

A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.

.3 Canots de secours rapides.

1. Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.

2. Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par les fonctionnaires désignés. Lorsqu'ils approuvent de tels engins, les fonctionnaires désignés doivent tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et ils doivent aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'OMI.

3. Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu de la section A-VI/2, tableau A-VI/2-2, « Normes de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides » du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) et des recommandations adoptées par l'OMI dans la résolution A.771 (18) dans sa version modifiée, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manoeuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

4. Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au point .3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence sous réserve que toutes les conditions énoncées ci-après soient remplies :

1. le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du point .3.2;

2. la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir, et

3. ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

4 Moyens de récupération.

1. Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.

2. Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour le sauvetage.

Ces moyens doivent être approuvés par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 810.

.3 Indien een evacuatieglijbaan moet dienen als middel om overlevenden op het dek van het schip over te brengen, moet de glijbaan voorzien zijn van grijplijnen of ladders als hulpmiddelen bij het naar boven klimmen.

.4 Reddingsvesten.

.1 Onverminderd de eisen van de Solas-voorschriften III/7.2 en III/22.2 moet er een voldoende aantal reddingsvesten worden bewaard in de nabijheid van de verzamelplaatsen zodat er geen passagiers naar hun hutten moeten teruggaan om hun reddingsvesten op te halen.

.2 Op ro-ro-passagiersschepen moet elk reddingsvest voorzien zijn van een licht dat voldoet aan de eisen van Solas-voorschrift III/32.2, zoals van kracht op 17 maart 1998.

Na 1 januari 2003 gebouwde ro-ro schepen van de klassen B, C en D :

.6 Reddingsvloten.

.1 De reddingsvloten van ro-ro-passagiersschepen moeten worden bediend door systemen voor evacuatie op zee die voldoen aan hoofdstuk 6.2 van de LSA-code, of tewaterlatingsmiddelen die voldoen aan paragraaf 6.1.5 van de LSA-code, en gelijk verdeeld zijn over de bak- en stuurboordzijde van het schip.

De communicatie tussen de inschepingsplaats en het platform moet gewaarborgd zijn.

.2 Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten voorzien zijn van een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan de eisen van Solas-voorschrift III/13.4.

.3 Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten van een type zijn dat voorzien is van een inklimsteun die voldoet aan de eisen van paragraaf 4.2.4.1 of 4.3.4.1 van de LSA-code, naargelang van de toepassing.

.4 Alle reddingsvloten aan boord van ro-ro-passagiersschepen moeten ofwel zelfrichtend zijn ofwel omkeerbare overdekte reddingsvloten, die stabiel zijn bij zeegang en veilig gebruikt kunnen worden ongeacht welke kant bovendrijft. Open opblaasbare en omkeerbare reddingsvloten mogen worden toegestaan, indien de aangestelde ambtenaren dat, gezien de beschutte aard van de reis, de gunstige klimatologische omstandigheden in het gebied en de periode waarin wordt gevaren, gepast achten en op voorwaarde dat deze reddingsvloten geheel voldoen aan de eisen van bijlage 10 van de HSC-code.

Een andere mogelijkheid is dat het schip, naast het normale aantal reddingsvloten, zelfrichtende reddingsvloten of omkeerbare overdekte reddingsvloten aan boord moet hebben, waarvan de totale capaciteit voldoende moet zijn om plaats te bieden aan 50 % van de personen voor wie geen plaats is in de reddingsboten. De extra capaciteit van de reddingsvloten wordt bepaald op basis van het verschil tussen het totale aantal personen aan boord en het aantal personen voor wie plaats is in de reddingsboten. Ieder reddingsvlot moet worden goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 809.

.7 Snelle hulpverleningsboten.

.1 Ten minste één van de hulpverleningsboten aan boord van een ro-ro-passagiersschip moet een snelle hulpverleningsboot zijn die door de aangestelde ambtenaren is goedgekeurd, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 809.

.2 Iedere snelle hulpverleningsboot moet worden bediend door een geschikt tewaterlatingsmiddel dat is goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren. Bij de goedkeuring van deze middelen moeten de aangestelde ambtenaren er rekening mee houden dat de snelle hulpverleningsboot ook onder zeer ongunstige weersomstandigheden te water gelaten en teruggezet moet kunnen worden, terwijl ze zich ook moeten richten naar de door de IMO aangenomen aanbevelingen.

.3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

.4 Brassières de sauvetage.

.1 Nonobstant les prescriptions des règles SOLAS III/7.2 et III/22.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.

.2 A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/32.2 en vigueur au 17 mars 1998.

Navires rouliers des classes B, C et D, construits après le 1^{er} janvier 2003

.6 Radeaux de sauvetage.

.1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la section 6.2 du recueil LSA ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions du paragraphe 6.1.5 du recueil LSA, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plateforme.

.2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/13.4.

.3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 du recueil LSA, selon le cas.

.4 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quelque soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'il sont justifiés par le parcours abrité des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, les fonctionnaires désignés peuvent autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du recueil HSC.

A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Cir. 809.

.7 Canots de secours rapides.

.1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Cir. 809.

.2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par les fonctionnaires désignés. Lorsqu'ils approuvent de tels engins, les fonctionnaires désignés doivent tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et ils doivent aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'OMI.

.3 Er moeten voor iedere snelle hulpverleningsboot ten minste twee bemanningen worden opgeleid en regelmatig geoefend, gelet op hoofdstuk A-VI/2, tabel A-VI/2-2, van de « Specificatie van de minimumnormen inzake bekwaamheid met een snelle hulpverleningsboot » van de code voor opleiding, vaarbevoegdheidsverlening en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code) en de door IMO-resolutie A.771(18), zoals gewijzigd, aangenomen aanbevelingen. De opleiding en de oefeningen moeten alle aspecten omvatten van hulpverlening, het omgaan en manoeuvreren met en besturen van deze vaartuigen in uiteenlopende omstandigheden, alsmede het oprichten na omslaan.

.4 Indien de inrichting of grootte van een bestaand ro-ro-passagiersschip zodanig is dat plaatsing van een snelle hulpverleningsboot, zoals vereist volgens punt .3.1, niet mogelijk is, mag de snelle hulpverleningsboot worden opgesteld op de plaats van een bestaande reddingsboot die aanvaard wordt als hulpverleningsboot of boot voor noodgevallen, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

.1 de geplaatste snelle hulpverleningsboot wordt bediend door een tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan de bepalingen van punt 3.2;

.2 de door bovengenoemde vervanging van het groepsreddingsmiddel verloren gegane capaciteit wordt gecompenseerd door plaatsing van reddingsvloten die ten minste evenveel personen kunnen bevatten als de vervangen reddingsboot, en

.3 de reddingsvloten worden bediend door de bestaande tewaterlatingsmiddelen of de systemen voor evacuatie op zee.

.8 Hulpverleningsmiddelen.

.1 Ieder ro-ro-passagiersschip moet zijn uitgerust met doeltreffende middelen waarmee er overlevenden snel uit het water kunnen worden gehaald en vanuit hulpverleningsboten of groepsreddingsmiddelen aan boord van het schip kunnen worden genomen.

.2 De middelen om overlevenden aan boord van het schip te brengen, mogen deel uitmaken van een evacuatie- of hulpverleningssysteem.

Deze middelen moeten worden goedgekeurd door de aangestelde ambtenaren, gelet op de door de IMO aangenomen aanbevelingen in MSC/Circ. 810.

.3 Indien een evacuatieglijbaan moet dienen als middel om overlevenden op het dek van het schip over te brengen, moet de glijbaan voorzien zijn van grijplijnen of ladders als hulpmiddelen bij het naar boven klimmen.

.9 Reddingsvesten.

.1 Onverminderd de eisen van de Solas-voorschriften III/7.2 en III/22.2 moet er een voldoende aantal reddingsvesten worden bewaard in de nabijheid van de verzamelplaatsen, zodat er geen passagiers naar hun hutten moeten teruggaan om hun reddingsvesten op te halen.

.2 Op ro-ro-passagiersschepen moet elk reddingsvest voorzien zijn van een licht dat voldoet aan de eisen van paragraaf 2.2.3 van de LSA-code. »

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 26 oktober 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reizen maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

.3 Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement compte tenu de la section A-VI/2, tableau A-VI/2-2, « Normes de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides » du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) et des recommandations adoptées par l'OMI dans la résolution A.771(18) dans sa version modifiée, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manoeuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

.4 Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au point .3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions énoncées ci-après soient remplies :

.1 le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du point.3.2;

.2 la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir, et

.3 ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

.8 Moyens de récupération.

.1 Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.

.2 Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour le sauvetage.

Ces moyens doivent être approuvés par les fonctionnaires désignés compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Cir. 810.

.3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

.9 Brassières de sauvetage.

.1 Nonobstant les prescriptions des règles SOLAS III/7.2 et III/22.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.

.2 A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du recueil LSA. »

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 26 octobre 2004 modifiant l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT