

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 3192

[C — 2005/14192]

**21 NOVEMBRE 2005. — Arrêté royal réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 37 de la Constitution;

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 4;

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

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 29 avril 2005;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 14 octobre 2005;

Vu l'avis 39.009/4 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 :

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté transposant l'article 12 de 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 et transposant les articles 10, paragraphe 2, et 11 de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne 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 de l'Union européenne, on entend par :

1° « OMI » : l'Organisation maritime internationale;

2° « Code d'enquête sur les accidents et les incidents de mer » : le « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer », adopté par l'OMI dans la résolution A.849 (20) de l'assemblée générale du 27 novembre 1997, modifiée par la résolution A.884 (21) du 4 février 2000;

3° « Navire » : tout type de bâtiment qui est utilisé pour la navigation maritime;

4° « 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;

5° « 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  $3,7 \sqrt[0,1667]{}$ ,

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

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.

6° « Accident de mer » : un événement ayant entraîné :

a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations, ou

c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire, ou

d) des dommages matériels subis par un navire, ou

e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage, ou

f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci, ou

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 3192

[C — 2005/14192]

**21 NOVEMBER 2005. — Koninklijk besluit tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op artikel 37 van de Grondwet;

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 4;

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

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 29 april 2005;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 14 oktober 2005;

Gelet op advies 39.009/4 van de Raad van State, gegeven op 19 september 2005 in uitvoering 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 :

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit tot omzetting van artikel 12 van 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, 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 en tot omzetting van de artikelen 10, § 2, en 11 van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 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 van de Europese Unie wordt verstaan onder:

1° « IMO » : de Internationale Maritieme Organisatie;

2° « Code voor het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee » : de « Code for the investigation of marine casualties and incidents », aangenomen bij resolutie A.849 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997, gewijzigd bij resolutie A.884 (21) van 4 februari 2000;

3° « Schip » : elk type vaartuig dat gebruikt wordt voor de zeescheepvaart;

4° « 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;

5° « 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  $3,7 \sqrt[0,1667]{}$ ,

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

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

6° « Ongeval op zee » : een gebeurtenis die met zich meegebracht heeft :

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een schip of in verband daarmee, of

b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met deze bewegingen, of

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip, of

d) materiële schade geleden door een schip, of

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring, of

f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een schip of die verband houdt met deze exploitatie, of

*g)* des atteintes à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navire(s);

7° « Accident de mer grave » : un incendie, une explosion, un échouement, un contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration ou une défectuosité présumée de la coque, ou un autre événement, ayant entraîné :

*a)* des dommages de structure affectant la navigabilité du navire, ou

*b)* une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur, ou

*c)* une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;

8° « Accident de mer très grave » : un accident survenu à un navire ayant entraîné :

*a)* la perte totale du navire, ou

*b)* des pertes en vies humaines, ou

*c)* une pollution grave;

9° « Incident de mer » : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement;

10° « Blessures graves » : des blessures subies par une personne au cours d'un accident et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

11° « L'état particulièrement intéressé » : un état

*a)* qui est l'état du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête, ou

*b)* dans les eaux intérieures maritimes ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de mer, ou

*c)* dans lequel un accident de mer a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'état ou aux zones sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international, ou

*d)* dans lequel les conséquences d'un accident de mer ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'état lui-même soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, ou

*e)* dans lequel un accident de mer a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet état, ou

*f)* qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête, ou

*g)* un état membre de l'Union européenne, visité le dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident ou un incident en dehors des eaux territoriales des états membres de l'Union européennes;

*h)* qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'état responsable de l'enquête;

12° « L'état enquêteur principal » : l'état assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête conformément à l'accord mutuellement arrêté entre les états particulièrement intéressés;

13° « 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;

14° « Enquêteur désigné » : une ou des personne(s) possédant les qualifications requises et désignées pour mener l'enquête sur un accident ou un incident de mer;

15° « Représentant accrédité » : personne désignée par un état particulièrement intéressé en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre état;

16° « Cellule autonome » : la cellule autonome d'enquête sur les accidents et incidents de mer;

17° « Recommandation de sécurité » : toute proposition formulée par la cellule autonome qui a mené l'enquête technique sur la base des renseignements résultant de cette enquête en vue de prévenir les accidents et les incidents de mer;

*g)* milieuschade die voortvloeit uit de schade aan één of meer schepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van één of meer schepen;

7° « Ernstig ongeval op zee » : een brand, een ontploffing, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis die met zich meegebracht heeft :

*a)* structurele schade die het schip onzwaarbaar maakt, of

*b)* vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

*c)* een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

8° « Zeer ernstig ongeval op zee » : een ongeval aan een schip dat met zich meegebracht heeft :

*a)* het volledig verlies van het schip,

*b)* het verlies van mensenlevens, of

*c)* zware vervuiling;

9° « Incident op zee » : een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

10° « Ernstige verwondingen » : verwondingen van een persoon opgelopen in de loop van een ongeval op zee die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen de zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

11° « De staat die een bijzonder belang heeft » : een staat

*a)* die de vlaggenstaat is van het schip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt, of

*b)* in wiens maritieme binnenwateren of territoriale zee een ongeval op zee is gebeurd, of

*c)* waar een ongeval op zee ernstige schade toegebracht heeft of bedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de staat of aan de gebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft, of

*d)* waar de gevolgen van een ongeval op zee ernstige schade aangebracht hebben of bedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft, of

*e)* waarvan een ongeval op zee het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze staat, of

*f)* die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek, of

*g)* een lidstaat van de Europese Unie die laatst werd aangedaan door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een ongeval of incident op zee buiten de territoriale wateren van de lidstaten van de Europese Unie;

*h)* die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het onderzoek verantwoordelijke staat;

12° « De staat die het onderzoek leidt » : de staat die de verantwoordelijkheid voor het onderzoek opneemt in overeenstemming met het onderling akkoord tussen de staten die een bijzonder belang hebben;

13° « 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;

14° « Aangewezen onderzoeker » : één of meerdere personen die over de vereiste kwalificaties beschikken en aangewezen zijn om het onderzoek van het ongeval of het incident op zee uit te voeren;

15° « Gevolmachtigde vertegenwoordiger » : persoon die op grond van zijn kwalificaties door een staat die een bijzonder belang heeft, is aangesteld om deel te nemen aan een door een andere staat geleid onderzoek;

16° « Autonome cel » : de autonome cel voor onderzoek van ongevallen en incidenten op zee;

17° « Veiligheidsaanbeveling » : een voorstel van de autonome cel op basis van de uit het technisch onderzoek voortvloeiende informatie met het oog op het voorkomen van ongevallen en incidenten op zee;

18° « 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 ou une société exploitant des engins à passagers à grande vitesse ou d'autres navires 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;

19° « le Ministre » : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions.

**Art. 2.** S'il arrive un accident de mer grave ou très grave dans lequel est impliqué un navire belge ou dans lequel la Belgique est un état particulièrement intéressé, le Ministre crée au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports une cellule autonome pour l'enquête de cet accident pour la durée de cette enquête.

Le Ministre peut également créer une cellule autonome pour les autres accidents et les incidents de mer dans lesquels est impliqué un navire belge ou dans lesquels la Belgique est un état particulièrement intéressé.

Sans préjudice des dispositions du présent arrêté, la cellule autonome exerce sa mission conformément aux dispositions du Code d'enquête sur les accidents et les incidents de mer, lorsqu'elle procède à une enquête sur un accident ou un incident de mer impliquant un navire visé par le présent arrêté.

La cellule autonome est fonctionnellement indépendante des services du Service public fédéral Mobilité et Transports et en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée.

**Art. 3.** La cellule autonome comprend au moins l'enquêteur désigné. Cette cellule autonome pourra faire appel aux concours d'experts. Dans le cas où la Belgique est un état particulièrement intéressé, n'étant pas l'Etat enquêteur principal, la cellule autonome comprend également un représentant accrédité.

En fonction de la gravité de l'accident ou de l'incident de mer, le Président du Service public fédéral Mobilité et Transports prend en accord avec l'enquêteur désigné les dispositions appropriées pour renforcer la cellule autonome visée au § 1<sup>er</sup>.

**Art. 4.** § 1<sup>er</sup>. Le Ministre désigne l'enquêteur visé à l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. Une liste d'experts pouvant prêter leur concours en cas d'enquête est établie après appel aux candidats et comparaison des titres et mérites de ceux-ci. La liste est arrêtée par le Ministre.

L'enquêteur désigné désigne le représentant accrédité, visé à l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 3. L'enquêteur désigné, les experts et le représentant accrédité, visés à l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ne peuvent faire partie du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Par dérogation au 1<sup>er</sup> alinéa, le directeur général de la Direction générale Transport maritime peut être désigné comme enquêteur, si aucune autre personne ne peut être désignée par le Ministre.

**Art. 5.** Dans les limites de l'objectif de l'enquête indiqué à l'article 6, les membres de la cellule autonome d'enquête sont autorisés à :

- a) avoir librement accès au lieu de l'accident de mer ainsi qu'au navire, son contenu et son épave;
- b) effectuer un relevé immédiat des indices, des débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) avoir accès immédiat au contenu du VDR et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments;
- d) avoir accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
- e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation du navire;
- f) procéder à l'audition de témoins;
- g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par la compagnie propriétaire ou exploitante, par le constructeur du navire, par les autorités maritimes ainsi que par celles du port et de la sécurité maritime.

18° « 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 of andere schepen exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig voorschrift IX/4 van het SOLAS-verdrag van 1974, in de versie die van kracht is;

19° « de Minister » : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.

**Art. 2.** Wanneer er zich een ernstig of zeer ernstig ongeval op zee heeft voorgedaan waarbij een Belgisch schip betrokken is of waarbij België een staat is die een bijzonder belang heeft, richt de Minister bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voor de duur van het onderzoek een autonome cel op om dit ongeval te onderzoeken.

De Minister kan eveneens een autonome cel oprichten indien een Belgisch schip betrokken is bij een ander ongeval of een incident op zee, of waarbij België een staat is die een bijzonder belang heeft.

Onverminderd de bepalingen van dit besluit oefent de autonome cel haar opdracht uit overeenkomstig de bepalingen van de Code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, telkens zij een onderzoek verricht naar een incident of ongeval op zee waarbij een schip is betrokken dat onder dit besluit valt.

De autonome cel is functioneel onafhankelijk van de diensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in het algemeen van elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de taken die aan de cel zijn toevertrouwd.

**Art. 3.** De autonome cel bestaat ten minste uit een aangewezen onderzoeker. Deze autonome cel kan een beroep doen op deskundigen. Indien België een staat is die een bijzonder belang heeft en niet de staat is die het onderzoek leidt, omvat de autonome cel tevens een gevolmachtigde vertegenwoordiger.

Naargelang de ernst van het ongeval of het incident op zee neemt de Voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de aangewezen onderzoeker de gepaste maatregelen om de autonome cel, bedoeld onder § 1, te versterken.

**Art. 4.** § 1. De Minister wijst de onderzoeker bedoeld in artikel 3, eerste lid aan.

§ 2. Een lijst met deskundigen die hun medewerking aan een onderzoek kunnen verlenen, wordt opgesteld nadat een oproep tot kandidatuurstelling en een vergelijking van de titels en de verdiensten van de kandidaten heeft plaatsgevonden. De Minister stelt de lijst vast.

De aangewezen onderzoeker wijst de gevolmachtigde vertegenwoordiger, bedoeld in artikel 3, eerste lid, aan.

§ 3. De aangewezen onderzoeker, de deskundigen en de gevolmachtigde vertegenwoordiger bedoeld in artikel 3, eerste lid, mogen niet behoren tot de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

In afwijking van het eerste lid kan de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer als onderzoeker worden aangewezen, indien door de Minister geen andere persoon kan worden aangewezen.

**Art. 5.** De leden van de autonome cel zijn met het oog op het onderzoek bedoeld in artikel 6 gemachtigd tot :

- a) de vrije toegang tot de plaats van het ongeval op zee evenals tot het schip, de inhoud ervan en tot het wrak;
- b) het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen, van wrakstukken en onderdelen voor onderzoeks- en analysedoeleinden;
- c) de onmiddellijke toegang tot de inhoud van de VDR en van elk ander geregistreerd gegeven evenals tot de verwerking van deze gegevens;
- d) de onmiddellijke toegang tot de resultaten van de onderzoeken gedaan op of van de monsters genomen van de lichamen van de slachtoffers;
- e) de onmiddellijke toegang tot de resultaten van de onderzoeken gedaan op of van de monsters genomen van de lichamen van de personen betrokken bij de exploitatie van het schip;
- f) het horen van getuigen;
- g) de vrije toegang tot alle relevante informatie die in het bezit is van de eigenaar of de reder, de constructeur van het schip, de maritieme overheden, de havenautoriteiten en de autoriteiten die instaan voor de maritieme veiligheid.

Nonobstant l'obligation du capitaine ou des propriétaires d'un navire de signaler à l'administration de l'état du pavillon tout accident survenant au navire, l'administration belge informe le plus vite possible l'état du pavillon des circonstances d'un accident ou un incident dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, et, le cas échéant, des mesures qu'elle se propose de prendre.

**Art. 6. § 1<sup>er</sup>.** L'enquêteur désigné invite les états particulièrement intéressés à participer à l'enquête d'un accident ou un incident dans lequel est impliqué un navire belge.

L'enquêteur désigné autorise, après accord mutuel, un état particulièrement intéressé à participer à une enquête déjà ouverte, à n'importe quel stade de l'enquête.

L'enquêteur désigné permet aux représentants accrédités des Etats particulièrement intéressés d'assister aux travaux de l'enquête, de poser des questions aux témoins et d'avoir accès à tous les documents produits.

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 2, alinéas 1<sup>er</sup> et 2 et du § 1<sup>er</sup> du présent article, lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la cellule autonome ouvre la procédure d'enquête si l'accident ou l'incident est survenu dans la mer territoriale belge ou en dehors des eaux territoriales des états membres de l'Union européenne, si la Belgique est l'état visité le dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse. La cellule autonome reste responsable de l'enquête et de la coordination avec les autres états particulièrement intéressés, jusqu'à ce qu'est décidé, après des concertations mutuelles, quel sera l'état enquêteur principal.

**Art. 7.** Toute enquête sur un accident de mer fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident. Il affirme refléter fidèlement les conclusions auxquelles est arrivée la cellule autonome, ayant accompli sa mission en toute indépendance.

Toute enquête sur un incident de mer fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'incident. Il préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'incident.

Les rapports, visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article, doivent si possible comprendre :

1° un résumé décrivant les faits essentiels de l'accident et indiquant si l'accident a entraîné la mort, des blessures ou une pollution;

2° l'identité de l'état du pavillon, des propriétaires, des armateurs gérants et de la société de classification;

3° des renseignements détaillés concernant les dimensions et les machines de tout navire mis en cause ainsi qu'une description de l'équipage, de ses tâches habituelles et d'autres aspects pertinents, tels que la durée du service accompli à bord du navire;

4° un exposé détaillé des circonstances de l'accident;

5° une analyse et des observations qui devraient permettre de parvenir à des conclusions ou résultats logiques établissant tous les facteurs qui ont contribué à l'accident de mer;

6° une ou plusieurs sections contenant une analyse et un commentaire des éléments déterminants portant sur les facteurs liés aux machines et les facteurs humains et répondant aux exigences de la base de données de l'OMI sur l'élément humain et

7° lorsqu'il y a lieu, des recommandations visant à empêcher que des accidents analogues ne se produisent.

**Art. 8.** L'enquête comprend la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents et disponibles.

L'Etat qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne peut communiquer aucun des éléments ci-après, recueillis au cours de l'enquête, à d'autres fins que l'enquête sur l'accident :

1° toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête au cours de l'enquête;

2° toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation du navire;

3° les renseignements d'ordre médical ou privé concernant les personnes mises en cause dans l'accident ou l'incident;

4° les opinions exprimées au cours de l'enquête.

Niettegenstaande de verplichting van de kapitein en de eigenaars van een schip om de administratie van de vlaggenstaat op de hoogte te brengen van enig ongeval aan het schip, brengt de Belgische administratie de vlaggenstaat zo vlug mogelijk op de hoogte van de omstandigheden van een ongeval of incident in de zeegebieden waarover de Belgische staat rechtsbevoegdheid uitoefent, en desgevallend van de voorgenoemen maatregelen.

**Art. 6. § 1.** De aangewezen onderzoeker nodigt de staten uit die een bijzonder belang hebben om deel te nemen aan een onderzoek van een ongeval of incident op zee waarbij een Belgisch schip betrokken is.

De aangewezen onderzoeker laat, na wederzijds akkoord, een staat met een bijzonder belang toe om deel te nemen aan een lopend onderzoek, ongeacht het stadium waarin dit onderzoek zich bevindt.

De aangewezen onderzoeker laat de gevolmachtigde vertegenwoordigers van staten die een bijzonder belang hebben toe om het onderzoek bij te wonen, getuigen te horen en toegang te hebben tot alle opgestelde documenten.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en § 1 van dit artikel leidt de autonome cel, wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval of incident op zee, de onderzoeksprocedure in indien het ongeval of incident op zee heeft plaatsgevonden in de Belgische territoriale zee of buiten de territoriale wateren van de lidstaten van de Europese lid-Staten indien de veerboot of het vaartuig België als laatste lid-Staat heeft aangedaan. De autonome cel blijft verantwoordelijk voor onderzoek en coördinatie met andere staten die een bijzonder belang hebben, totdat in overleg is vastgesteld welke staat het onderzoek zal leiden.

**Art. 7.** Over elk onderzoek van een ongeval op zee wordt een verslag opgesteld in een bij de aard en de ernst van het ongeval passende vorm. Het bevestigt de getrouwe weergave van de bevindingen van de autonome cel, die haar taak in volle onafhankelijkheid heeft uitgevoerd.

Over elk onderzoek van een incident op zee wordt een verslag opgesteld in een bij de aard en de ernst van het incident passende vorm. Het verslag beschermt de anonimiteit van de personen betrokken bij het incident.

De verslagen bedoeld in het eerste en tweede lid moeten indien mogelijk het volgende bevatten:

1° een samenvatting met de beschrijving van de essentiële feiten van het ongeval en met de vermelding of het ongeval doden, gewonden of vervuiling meegebracht heeft;

2° de identiteit van de vlagstaat, de eigenaars, de reders en de classificatiemaatschappij;

3° gedetailleerde inlichtingen van de afmetingen en de machines van elk betrokken schip, alsook een beschrijving van de bemanning, zijn gewone taken en andere afdoende aspecten, zoals de duur van de dienst op het schip;

4° een gedetailleerde uiteenzetting van de omstandigheden van het ongeval;

5° een analyse en bemerkings die toelaten om tot conclusies of logische resultaten te komen die alle factoren vaststellen die bijgedragen hebben tot het ongeval op zee;

6° één of meer hoofdstukken die een analyse en een commentaar bevatten van de bepalende elementen met betrekking tot de factoren verbonden met de machines en de menselijke factoren en die beantwoorden aan de eisen van de databank van de IMO over het menselijk element en

7° indien mogelijk aanbevelingen met het oog op het vermijden van gelijkaardige ongevallen.

**Art. 8.** Het onderzoek omvat het verzamelen, het registreren en het analyseren van alle relevante beschikbare informatie.

De staat die het onderzoek van een ongeval of incident op zee leidt, houdt de volgende gegevens, verkregen tijdens het onderzoek naar het ongeval of incident op zee, enkel beschikbaar voor dit onderzoek:

1° alle verklaringen van personen door de autonome cel verkregen in de loop van het onderzoek;

2° elke communicatie tussen personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het schip;

3° medische of private informatie met betrekking tot personen die verantwoordelijk worden gesteld voor het ongeval of het incident;

4° meningen die verkondigd zijn tijdens het onderzoek.

Ces éléments doivent être inclus dans le rapport final ou dans ses annexes, seulement s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou l'incident de mer.

Cependant, si la Belgique est l'état enquêteur principal et l'autorité chargée de l'administration de la justice en Belgique détermine que la divulgation des données dans le rapport importe plus que les incidences négatives éventuelles, au niveau national ou international, sur cette enquête ou sur toute enquête ultérieure et si l'état ayant fourni cette information autorise leur divulgation, ces données peuvent être communiquées à d'autres fins.

**Art. 9.** L'enquêteur désigné envoie les projets de rapports et recommandations de sécurité visés à l'article 7, établis à la clôture de l'enquête, aux états particulièrement intéressés. Les états particulièrement intéressés disposent d'un délai de trente jours, ou d'un autre délai convenus par les états concernés, pour donner leurs observations. Ces observations seront incorporées dans le rapport et dans les recommandations de sécurité.

L'enquêteur désigné rend public le rapport et les recommandations de sécurité d'une enquête d'un accident de mer, si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident.

L'enquêteur désigné rend public le rapport et les recommandations de sécurité d'une enquête d'un incident de mer auprès des parties impliquées dans l'incident, si possible dans les douze mois suivant la date de l'incident.

Le rapport et les recommandations de sécurité sont notifiés au Ministre, à l'OMI et à la Commission des Communautés européennes. Cette notification conclut l'enquête.

Lorsque de nouvelles preuves ayant trait à un accident ou un incident sont présentées, la cellule autonome doit les évaluer et les communiquer aux autres Etats particulièrement intéressés pour qu'ils puissent fournir les données appropriées. Dans le cas de nouvelles preuves susceptibles de modifier l'établissement des circonstances dans lesquelles l'accident ou l'incident de mer s'est produit ainsi que les conclusions concernant la cause de l'accident ou toutes les recommandations formulées en conséquence, la cellule autonome, en qualité d'état enquêteur principal, doit reconsidérer ses conclusions.

Lorsque l'Etat belge est un état particulièrement intéressé, et n'est pas d'accord avec l'ensemble ou une partie du rapport de l'état enquêteur principal, la cellule autonome peut soumettre un autre rapport au Ministre, à l'OMI et à la Commission des Communautés européennes.

**Art. 10.** Toute action judiciaire ou disciplinaire visant à déterminer les fautes ou les responsabilités est complètement distincte de l'enquête menée en application des dispositions du présent arrêté. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident de mer.

**Art. 11.** 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

Deze gegevens moeten in het verslag opgenomen worden enkel als ze pertinent zijn voor de analyse van het ongeval of incident op zee.

Indien België evenwel de staat is die het onderzoek leidt en indien de overheid bevoegd voor justitie in België bepaalt dat het openbaar maken van de gegevens in het verslag belangrijker is dan mogelijke negatieve gevolgen, nationaal of internationaal, op dit onderzoek of op toekomstige onderzoeken en indien de staat die deze informatie verstrekt heeft, toestemming geeft voor de verspreiding ervan, kunnen deze gegevens wel meegedeeld worden voor andere doeleinden.

**Art. 9.** De aangewezen onderzoeker stuurt de ontwerpen van de in artikel 7 bedoelde verslagen en veiligheidsaanbevelingen die opgesteld worden bij het afsluiten van het onderzoek toe aan de staten die een bijzonder belang hebben. Deze staten beschikken over een termijn van dertig dagen of een andere tussen de betrokken staten afgesproken termijn om commentaar te geven op deze ontwerpen. Deze commentaar wordt verwerkt in het verslag en de veiligheidsaanbevelingen.

De aangewezen onderzoeker maakt het verslag en de veiligheidsaanbevelingen van een onderzoek van een ongeval op zee openbaar, indien mogelijk binnen twaalf maanden na de datum van het ongeval.

De aangewezen onderzoeker maakt het verslag en de veiligheidsaanbevelingen van een onderzoek van een incident op zee openbaar, aan de partijen betrokken bij het incident, indien mogelijk binnen twaalf maanden na de datum van het incident.

Het verslag en de veiligheidsaanbevelingen worden ter kennis gebracht aan de Minister, de IMO en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, waarna het onderzoek beëindigd is.

Indien er nieuwe bewijzen met betrekking tot een ongeval of incident op zee voorgelegd worden, moet de autonome cel deze evalueren en ze meedelen aan de andere staten met een bijzonder belang om hen toe te laten de gepaste gegevens te bezorgen. In het geval nieuwe bewijzen die mogelijk de vaststelling van de omstandigheden wijzigen waarin het ongeval of incident op zee gebeurd is, en de conclusies met betrekking tot de oorzaak van het ongeval of de aanbevelingen ten gevolge daarvan, moet de autonome cel, in zijn hoedanigheid van staat die het onderzoek leidt, zijn besluit opnieuw bekijken.

Indien België een staat is met een bijzonder belang en het niet eens is met een deel of het geheel van het verslag van de staat die het onderzoek leidt, kan de autonome cel een ander verslag aan de Minister, de IMO en de Commissie van de Europese Gemeenschappen voorleggen.

**Art. 10.** Gerechtelijke of disciplinaire stappen voor het vaststellen van fouten en aansprakelijkheden staan volledig los van het in uitvoering van dit besluit verrichte onderzoek. Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval of een incident op zee.

**Art. 11.** 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

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 3193

[C — 2005/14193]

**21 NOVEMBRE 2005. — Arrêté royal relatif aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers**

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 l'article 9;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, notamment l'article 29, modifié par l'arrêté royal du 29 février 2004;

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

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 3193

[C — 2005/14193]

**21 NOVEMBER 2005. — Koninklijk besluit betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen**

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 artikel 9;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaart-inspectiereglement, inzonderheid op artikel 29, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 februari 2004;

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