

N. 98 — 2560

[C - 98/14228]

13 SEPTEMBER 1998. — Koninklijk besluit houdende havenstaatcontrole en wijziging 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 het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 84, lid 2;

Gelet op richtlijn 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lid-Staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole);

Gelet op richtlijn 96/40/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juni 1996 houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten;

Gelet op de wet van 27 december 1968 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op de artikelen 4, 14 en 18;

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;

Gelet op de wet van 7 april 1976 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969;

Gelet op de wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978;

Gelet op de wet van 6 augustus 1982 houdende goedkeuring van het Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, aangenomen te Genève op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweeënzestigste zitting;

Gelet op de wet van 16 augustus 1982 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978;

Gelet op de wet van 17 januari 1984 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :

a) Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973;

b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement inzonderheid op het artikel 24, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 maart 1984;

Overwegende dat de gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

F. 98 — 2560

[C - 98/14228]

13 SEPTEMBRE 1998. — Arrêté royal portant contrôle par l'Etat du port et modification de 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 le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 84, paragraphe 2;

Vu la directive 95/21/CE du Conseil de l'Union européenne du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port);

Vu la directive 96/40/CE de la Commission des Communautés européennes du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port;

Vu la loi du 27 décembre 1968 portant approbation de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, et des Annexes, faites à Londres le 5 avril 1966;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment les articles 4, 14 et 18;

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;

Vu la loi du 7 avril 1976 portant approbation de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et des Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969;

Vu la loi du 10 août 1979 portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974, et du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978;

Vu la loi du 6 août 1982 portant approbation de la Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée à Genève le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa soixante-deuxième session;

Vu la loi du 16 août 1982 portant approbation de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et de l'Annexe, faites à Londres le 7 juillet 1978;

Vu la loi du 17 janvier 1984 portant approbation des Actes internationaux suivants :

a) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973;

b) Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, notamment l'article 24, modifié par l'arrêté royal du 28 mars 1984;

Considérant que les gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence;

Overwegende dat richtlijn 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 de veiligheid op zee, het voorkomen van verontreiniging van zeeën en kusten van de Lid-Staten en het verbeteren van de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen beoogt; dat via een strikte toepassing van de internationale verdragen, codes en resoluties, het aantal schepen in de Gemeenschap dat niet aan de normen voldoet onverwijld en drastisch moet worden teruggedrongen; dat aangezien België zijn verplichtingen niet tijdig heeft nagekomen, de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 24 juni 1998 een vordering bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft ingediend tegen de Belgische Staat; dat ook inzake richtlijn 96/40/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 24 juni 1998 een vordering werd ingediend wegens niet tijdige omzetting; dat België bijgevolg onverwijld beide richtlijnen moet omzetten in nationaal recht;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

a) « verdragen » : de meest recente versie van :

het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66), en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966;

— het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 74), en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, alsmede het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978;

— het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, alsmede het Protocol van 1978 (Marpol 73/78), bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978;

— het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake de opleiding, brevettering en wachtdienst (STCW 78), en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978;

— het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 (Colreg 72), het bijgevoegde Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972;

— het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969;

— het Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij-schepen (ILO 147), aangenomen te Genève op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweënzestigste zitting

samen met de latere protocollen en de latere wijzigingen van de verdragen en de daarmee verband houdende codes die voor België internationaal bindend zijn;

b) « MOU » : het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaatcontrole, in de versie die geldt op 19 juni 1995;

c) « schip » : een zeegaand vaartuig waarop een of meer van de verdragen van toepassing zijn, varende onder een andere vlag dan die van de havenstaat;

d) « offshore-installatie » : een vast of drijvend platform dat op of boven het Belgisch continentaal plat wordt geëxploiteerd;

e) « inspecteur » : een ambtenaar van de dienst van de zeevaartin-spectie die gemachtigd is om in het kader van de havenstaatcontrole inspecties uit te voeren;

f) « inspectie » : een bezoek aan boord van een schip om de geldigheid van de relevante certificaten en andere documenten, alsmede de toestand van het schip, de uitrusting, de bemanning en de leef- en werkomstandigheden aan boord te controleren;

g) « gedetailleerde inspectie » : een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in artikel 4, § 3, beschreven omstandigheden worden onderworpen aan een grondig onderzoek, dat de constructie van het schip, de uitrusting, de personeelssterkte, de leef- en werkomstandigheden en de naleving van de operationele voorschriften aan boord omvat;

h) « uitgebreide inspectie » : een inspectie zoals bedoeld in artikel 5;

i) « aanhouding » : het formele verbod voor een schip om uit te varen omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat het schip niet zeewaardig is;

Considérant que la directive 95/21/CE du Conseil de l'Union européenne du 19 juin 1995 vise à améliorer la sécurité en mer, à prévenir la pollution des mers et des côtes des Etats membres et à améliorer les conditions de vie et de travail à bord des navires; que le nombre de navires qui dans la Communauté ne satisfont pas aux normes doit être réduit immédiatement et d'une manière drastique par une stricte application des codes internationaux et des conventions et résolutions internationales; que, étant donné que la Belgique n'as pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a introduit le 24 juin 1998 une action devant la Cour de Justice des Communautés européennes contre l'Etat belge; que, en outre, en ce qui concerne la directive 96/40/CE de la Commission des Communautés européennes, une action a été introduite, en date du 24 juin 1998, pour non transposition dans les délais impartis; que la Belgique est tenue en conséquence de transposer immédiatement les deux directives en droit national;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

a) « conventions » : la version la plus récente de :

— la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66), et les Annexes, faites à Londres le 5 avril 1966;

— la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74), et l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974, ainsi que le Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978;

— la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973, ainsi que le Protocole de 1978 (Marpol 73/78), relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978;

— la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78), et l'Annexe, faites à Londres le 7 juillet 1978;

— la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72), le Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972;

— la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et les Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969;

— la Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (OIT 147), adoptée à Genève le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa soixante-deuxième session

ainsi que les protocoles ultérieurs et les modifications ultérieures de ces conventions et les codes connexes ayant pour la Belgique une force internationale obligatoire;

b) « mémorandum d'entente » : le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur au 19 juin 1995;

c) « navire » : tout bâtiment de mer soumis à l'une ou plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'Etat du port;

d) « terminal offshore » : toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental belge ou au-dessus de celui-ci;

e) « inspecteur » : un fonctionnaire du service de l'inspection maritime, autorisé à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port;

f) « inspection » : une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail à bord;

g) « inspection détaillée » : une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie, dans les conditions visées à l'article 4, § 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;

h) « inspection renforcée » : une inspection dans les conditions visées à l'article 5;

i) « immobilisation » : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;

j) « stopzetting van een activiteit » : het formele verbod voor een schip om een activiteit voort te zetten omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van deze activiteit gevaarlijk is.

Art. 2. § 1. Dit besluit is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning :

- dat een Belgische haven of een offshore-installatie aandoet, of
- dat voor anker ligt ter hoogte van een dergelijke haven of installatie.

§ 2. In het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 500 ton past het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de toepasselijke bepalingen van de verdragen toe en voor zover een verdrag niet van toepassing is neemt hij de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu.

Bij de toepassing hiervan neemt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie bijlage 1 van het MOU als richtsnoer.

§ 3. Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die geen partij is bij een verdrag, ziet het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie erop toe dat schip en bemanning geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij dat verdrag.

§ 4. Dit besluit is niet van toepassing op vissersvaartuigen, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet voor handel gebruikte pleziervaartuigen.

Art. 3. § 1. Het totaal aantal inspecties dat jaarlijks verricht wordt, dient ten minste 25 % te bedragen van het aantal afzonderlijke schepen dat de Belgische havens in een representatief kalenderjaar is binnengekomen.

Bij het voor de inspectie selecteren van schepen geeft het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie voorrang aan de in hoofdstuk I van bijlage I bij dit besluit bedoelde schepen.

§ 2. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie onthoudt zich van het inspecteren van schepen die minder dan zes maanden tevoren door een Lid-Staat van de Europese Unie geïnspecteerd zijn, mits :

- het schip niet op de lijst van hoofdstuk I van bijlage I bij dit besluit staat, en
- er geen tekortkomingen zijn gemeld na een voorgaande inspectie,
- en
- er geen gegronde redenen zijn om een inspectie te verrichten.

Art. 4. § 1. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie zorgt ervoor dat de inspecteur ten minste :

- 1) de in hoofdstuk II van de bijlage I bij dit besluit genoemde certificaten en documenten controleert voor zover deze van toepassing zijn;
- 2) nagaat hoe het staat met de algemene toestand van het schip, en inzonderheid van de machinekamer en de accommodatie met inbegrip van de hygiënische omstandigheden.

§ 2. De inspecteur mag alle relevante, niet in hoofdstuk II van bijlage I bij dit besluit vermelde certificaten en documenten die zich overeenkomstig de verdragen aan boord dienen te bevinden, controleren.

§ 3. Wanneer er, na de in de §§ 1 en 2 bedoelde inspectie, gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip of zijn uitrusting of bemanning op belangrijke punten niet voldoet aan de relevante voorschriften van een verdrag, vindt er een gedetailleerde inspectie plaats en wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan.

Er bestaan « gegronde redenen » indien de inspecteur feiten ontdekt die naar zijn beroepsmatig oordeel gedetailleerde inspectie van het schip, de uitrusting of de bemanning rechtvaardigen.

Een niet-limitatieve lijst van « gegronde redenen » is opgenomen in hoofdstuk III van bijlage I bij dit besluit.

§ 4. De in hoofdstuk IV van bijlage I bij dit besluit bepaalde procedures en richtsnoeren voor het controleren van schepen moeten eveneens worden nageleefd.

j) « arrêt d'exploitation » : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation.

Art. 2. § 1^{er}. Le présent arrêté s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage :

- faisant escale dans un port belge ou à un terminal offshore ou
- mouillant au large d'un tel port ou terminal.

§ 2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, le chef de district du service de l'inspection maritime applique les dispositions pertinentes des conventions et prend, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

Pour l'application du présent paragraphe, le chef de district du service de l'inspection maritime se laisse guider par l'annexe 1 du mémorandum d'entente.

§ 3. A l'inspection d'un navire battant pavillon d'un Etat non signataire d'une convention, le chef de district du service de l'inspection maritime veille à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant pavillon d'un Etat partie à cette convention.

§ 4. Les bateaux de pêche, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application du présent arrêté.

Art. 3. § 1^{er}. Le nombre total d'inspections à effectuer chaque année doit correspondre à au moins 25 % du nombre de navires distincts qui sont entrés dans les ports belges durant une année civile représentative.

Le chef de district du service de l'inspection maritime sélectionne les navires à inspecter en accordant la priorité aux navires visés au chapitre premier de l'annexe Ier du présent arrêté.

§ 2. Le chef de district du service de l'inspection maritime s'abstient d'inspecter les navires qui ont fait l'objet d'une inspection dans un autre Etat membre de l'Union européenne au cours des six mois précédents, pour autant :

- que ce navire ne figure pas dans la liste du chapitre premier de l'annexe Ier du présent arrêté,
- qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,
- et
- qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection.

Art. 4. § 1^{er}. Le chef de district du service de l'inspection maritime veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations ci-après :

- 1) contrôler les certificats et documents pertinents énumérés au chapitre II de l'annexe Ier du présent arrêté;
- 2) s'assurer de l'état général du navire, et notamment de la salle des machines, du logement de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène.

§ 2. L'inspecteur peut examiner tous les certificats et documents pertinents, autres que ceux énumérés au chapitre II de l'annexe Ier du présent arrêté, qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des conventions.

§ 3. Lorsque, à l'issue de l'inspection visée aux §§ 1^{er} et 2, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention, une visite détaillée est effectuée, comportant aussi un contrôle de la conformité aux prescriptions opérationnelles à bord du navire.

Il existe des « motifs évidents » lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son appréciation de professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage.

Des exemples de « motifs évidents » sont indiqués au chapitre III de l'annexe Ier du présent arrêté.

§ 4. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées au chapitre IV de l'annexe Ier du présent arrêté, doivent également être respectées.

Art. 5. § 1. Indien er gegronde redenen bestaan voor gedetailleerde inspectie van een schip dat behoort tot de categorieën van hoofdstuk V van bijlage I bij dit besluit draagt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie er zorg voor dat er een uitgebreide inspectie plaatsvindt.

§ 2. Hoofdstuk V, deel B van bijlage I bij dit besluit bevat niet-verplichte richtsnoeren voor uitgebreide inspectie.

§ 3. De in § 1 bedoelde schepen mogen slechts eenmaal per twaalf maanden door een van de bevoegde instanties van de Lid-Staten van de Europese Unie aan een uitgebreide inspectie worden onderworpen. Deze schepen mogen echter wel aan de inspectie bedoeld in artikel 4, §§ 1 en 2, worden onderworpen.

§ 4. In het geval van passagiersschepen die volgens een dienstregeling in en uit havens van een Lid-Staat van de Europese Unie varen, wordt een uitgebreide inspectie van elk schip verricht door de bevoegde instantie van die Lid-Staat.

Indien een passagiersschip volgens een dergelijke dienstregeling tussen havens van Lid-Staten van de Europese Unie vaart, wordt de uitgebreide inspectie verricht door een van de Lid-Staten van de Europese Unie waartussen het schip de dienst onderhoudt.

Art. 6. § 1. Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie verstrekt de inspecteur aan de kapitein een document als omschreven in bijlage 3 van het MOU, dat de inspectieresultaten en nadere bijzonderheden over de door de inspecteur genomen besluiten vermeldt, alsmede de maatregelen die door de kapitein, de eigenaar of de exploitant moeten worden genomen om de tekortkomingen te verhelpen.

§ 2. In geval van tekortkomingen die de aanhouding van het schip rechtvaardigen, wordt aan de kapitein een detentieformulier afgeleverd. Dit formulier bevat gegevens over de toekomstige publicatie van de aanhouding in overeenstemming met artikel 11 van dit besluit, alsmede de procedure tot beroep tegen de genomen beslissing tot aanhouding.

De vorm en inhoud van dit formulier worden door de districtshoofden van de zeevaartinspectie bepaald.

Art. 7. § 1. Ten overstaan van het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie als bedoeld in de artikelen 4 en 5 bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de bepalingen van de verdragen worden of zullen worden verholpen.

§ 2. Wanneer er sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, ziet het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie erop toe dat het schip wordt aangehouden of dat de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, wordt stopgezet.

De aanhouding of de stopzetting van de activiteit wordt pas opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

§ 3. Bij het beoordelen of een schip al dan niet moet worden aangehouden, dient de inspecteur de in hoofdstuk VI van bijlage I bij dit besluit vervatte criteria toe te passen.

§ 4. In uitzonderlijke omstandigheden, waarbij de algemene toestand van het schip duidelijk niet aan de normen voldoet, kan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de inspectie van het schip opschorten tot de verantwoordelijke partijen de nodige stappen hebben ondernomen om ervoor te zorgen dat het schip aan de relevante voorschriften van de verdragen voldoet.

§ 5. Ingeval de in de artikelen 4 en 5 bedoelde inspecties tot aanhouding leiden, dient het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie onmiddellijk schriftelijk de administratie van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren (de vlaggenstaat-administratie) of de consul, of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van die Staat in kennis te stellen van al de omstandigheden waarin optreden noodzakelijk werd geacht.

Bovendien moeten, indien zulks van belang is, ook de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten voor het schip in kennis worden gesteld.

§ 6. De bepalingen van dit besluit laten de additionele voorschriften van de verdragen betreffende kennisgevings- en rapportageprocedures in verband met de havenstaatcontrole onverlet.

Art. 5. § 1^{er}. En cas de motifs évidents justifiant une inspection détaillée d'un navire classé dans les catégories énumérées au chapitre V de l'annexe Ier du présent arrêté, le chef de district du service de l'inspection maritime veille à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée.

§ 2. Le chapitre V, point B de l'annexe Ier du présent arrêté contient des lignes directrices non obligatoires concernant cette inspection renforcée.

§ 3. Les navires visés au § 1^{er} ne peuvent, durant une période de douze mois, être soumis qu'une fois à une inspection renforcée par l'une quelconque des autorités compétentes des Etats membres. Toutefois, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 4, §§ 1^{er} et 2.

§ 4. Dans le cas des navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance d'un port d'un Etat membre de l'Union européenne, une inspection renforcée de chaque navire est effectuée par l'autorité compétente de cet Etat membre.

Lorsqu'un navire à passagers assure un tel service entre des ports d'Etats membres de l'Union européenne, l'inspection renforcée est effectuée par l'un des Etats membres de l'Union européenne entre lesquels le navire assure le service.

Art. 6. § 1^{er}. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur remet au capitaine un document comme défini à l'annexe 3 du mémorandum d'entente, mentionnant les résultats de l'inspection, les détails des décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

§ 2. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, il est remis au capitaine un formulaire de détention comprenant des indications relatives à la future publication de l'immobilisation, conformément aux dispositions de l'article 11 du présent arrêté, ainsi que la procédure à suivre pour former appel contre la décision d'immobilisation.

La forme et le contenu de ce formulaire sont fixés par les chefs de district de l'inspection maritime.

Art. 7. § 1^{er}. A l'égard du chef de district du service de l'inspection maritime il y a lieu de prouver que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues aux articles 4 et 5 a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

§ 2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le chef de district du service de l'inspection maritime fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'interdiction ou l'arrêt d'exploitation n'est levé que si tout danger a disparu ou si le chef de district du service de l'inspection maritime constate que le navire peut, sous certaines conditions, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans risque pour les autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

§ 3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés au chapitre VI de l'annexe Ier du présent arrêté.

§ 4. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire ne répond manifestement pas aux normes, le chef de district du service de l'inspection maritime peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient entrepris les démarches nécessaires pour rendre le navire conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.

§ 5. Lorsque les inspections visées aux articles 4 et 5 donnent lieu à une immobilisation, le chef de district du service de l'inspection maritime informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon (administration du pavillon) ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire.

Le cas échéant, il faudra, en outre, aussi informer les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire.

§ 6. Les dispositions du présent arrêté sont applicables sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'Etat du port.

§ 7. Bij de uitoefening van de havenstaatcontrole uit hoofde van dit besluit, wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden.

Indien een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden, kan de eigenaar of de exploitant aanspraak maken op vergoeding van alle geleden verlies of schade.

In de gevallen waar onnodige aanhouding of onnodig oponthoud wordt veroorzaakt, ligt de bewijslast bij de eigenaar of de exploitant van het schip.

Art. 8. § 1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 7, § 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie het desbetreffende schip toestaan naar de dichtstbijzijnde door de kapitein en het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie gekozen geschikte reparatiewerf te varen, mits aan de door de bevoegde instantie van de vlaggenstaat vastgestelde en door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie goedgekeurde voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden dienen te garanderen dat het schip deze reis kan ondernemen zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers en bemanning of voor andere schepen, of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

§ 2. In het in § 1 voorziene geval stelt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de bevoegde instantie van de Staat waar zich de reparatiewerf bevindt, alsmede de in artikel 7, § 5, vermelde partijen en alle andere betrokken instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

§ 3. De in § 2 genoemde kennisgeving dient in overeenstemming te zijn met bijlage 2 van het MOU.

Als het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie een kennisgeving ontvangt, licht hij de kennisgevende instantie in over de maatregelen die hij heeft genomen.

§ 4. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie neemt maatregelen om ervoor te zorgen dat de schepen als bedoeld in § 1

1) die uitvaren zonder te voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn door de bevoegde instantie van een Lid-Staat in de haven van inspectie, of

2) die uitvaren en weigeren te voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen door zich niet naar de aangegeven reparatiewerf te begeven,

de toegang tot een Belgische haven wordt geweigerd totdat de eigenaar of de exploitant ten overstaan van de bevoegde instantie ten genoegen van de Lid-Staat waar de tekortkoming aan het schip is geconstateerd, heeft aangetoond dat het schip volledig aan alle van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen voldoet.

§ 5. In de in § 4, onder 1), genoemde omstandigheden waarschuwt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere Lid-Staten.

In de in § 4, onder 2), genoemde omstandigheden waarschuwt de bevoegde instantie van de Lid-Staat waar de reparatiewerf gelegen is, onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere Lid-Staten.

Voordat de toegang geweigerd wordt, kan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie verzoeken om overleg met de vlaggenstaatsadministratie van het betrokken schip.

§ 6. Onverminderd de bepalingen van § 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven toegang worden verleend door de desbetreffende instantie van die havenstaat mits de eigenaar, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de bevoegde instantie van die Lid-Staat afdoende maatregelen voor een veilige binnenkomst heeft genomen.

Art. 9. § 1. De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in hoofdstuk VII van bijlage I bij dit besluit vermelde kwalificaties.

§ 2. Wanneer het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie niet de noodzakelijke beroepsdeskundigheid kan bieden, mag de inspecteur worden bijgestaan door een persoon met de vereiste beroepsdeskundigheid.

§ 3. De inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten en de personen die hen bijstaan, mogen geen commerciële belangen hebben in de haven van inspectie, noch in de geïnspecteerde schepen.

§ 7. Dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port au titre du présent arrêté, tout est mis en oeuvre pour éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

Si un navire est indûment immobilisé ou retardé, l'armateur ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour tout préjudice ou dommage subi.

Dans tous les cas où un navire est indûment immobilisé ou retardé, la charge de la preuve incombera à l'armateur ou à l'exploitant du navire.

Art. 8. § 1^{er}. Lorsque les anomalies visées à l'article 7, § 2, ne peuvent être supprimées dans le port où a eu lieu l'inspection, le chef de district du service de l'inspection maritime peut autoriser le navire concerné à rejoindre le chantier de radoub approprié le plus proche, choisi par le capitaine et le chef de district du service de l'inspection maritime, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par le chef de district du service de l'inspection maritime soient respectées. Ces conditions doivent garantir que le navire puisse entreprendre ce voyage sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

§ 2. Dans le cas visé au § 1^{er}, le chef de district du service de l'inspection maritime notifie toutes les conditions du voyage à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de radoub ainsi qu'aux parties mentionnées à l'article 7, § 5, et à toute autre autorité concernée.

§ 3. La notification aux parties visées au § 2 est conforme aux dispositions de l'annexe 2 du mémorandum d'entente.

Le chef de district du service de l'inspection maritime destinataire de cette notification, informe l'autorité notificatrice des mesures qu'il a prises.

§ 4. Le chef de district du service de l'inspection maritime prend des mesures pour que les navires visés au § 1^{er} qui prennent la mer

1) sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le port d'inspection, ou

2) en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se rendant pas dans le chantier de radoub indiqué,

se voient refuser l'accès à tout port belge, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel ont été constatées les anomalies, que le navire satisfait pleinement à toutes les dispositions pertinentes des conventions.

§ 5. Dans les conditions visées au § 4, point 1), le chef de district du service de l'inspection maritime alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres.

Dans les conditions visées au § 4, point 2), l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel se situe le chantier de radoub alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres.

Avant de refuser l'accès au port, le chef de district du service de l'inspection maritime peut demander à consulter l'administration du pavillon du navire concerné.

§ 6. Sans préjudice des dispositions du § 4, l'accès à un port déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat du port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérative, pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour remédier aux anomalies, à condition que le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire ait pris, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet Etat membre, des mesures appropriées pour que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

Art. 9. § 1^{er}. Les inspections sont exclusivement effectuées par des inspecteurs satisfaisant aux critères de qualification fixés au chapitre VII de l'annexe 1er du présent arrêté.

§ 2. Lorsque le chef de district du service de l'inspection maritime ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur peut se faire assister par toute personne possédant les connaissances requises.

§ 3. Les inspecteurs qui procèdent au contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent ne peuvent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités.

De inspecteurs mogen evenmin werknemer zijn van of opdrachten uitvoeren voor niet-gouvernementele organisaties die wettelijke certificaten en klassecertificaten afgeven of de noodzakelijke onderzoeken uitvoeren voor het afgeven van die certificaten aan schepen.

§ 4. Iedere inspecteur is houder van een persoonlijk document in de vorm van een identiteitskaart, waarvan het model werd vastgesteld overeenkomstig richtlijn 96/40/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juni 1996 houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten, en vervat is in bijlage II bij dit besluit.

Art. 10. Loodsen die betrokken zijn bij het aanleggen of het losmaken van schepen of dienst verrichten op schepen die op weg zijn naar een haven in België, lichten het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie of de bevoegde instantie van de kuststaat, naar gelang wat van toepassing is, onmiddellijk in wanneer zij bij het vervullen van hun normale taak opmerken dat er tekortkomingen zijn die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of gevaar voor schade aan het mariene milieu kunnen opleveren.

Indien havenautoriteiten bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip tekortkomingen heeft die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid van het schip of een onredelijk groot gevaar oplevert voor schade aan het mariene milieu, dienen zij het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie daarvan onmiddellijk in kennis te stellen.

Art. 11. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie maakt elk kwartaal bekend welke schepen in de afgelopen drie maanden zijn aangehouden en welke in de afgelopen vierentwintig maanden meer dan eenmaal zijn aangehouden.

De publicatie omvat het volgende :

- naam van het schip,
- naam van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- IMO-nummer,
- vlaggenstaat,
- classificatiebureau, voor zover nodig, en, indien van toepassing, enige andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor het schip in overeenstemming met de verdragen,
- reden voor aanhouding,
- haven en datum van aanhouding.

Art. 12. § 1. Indien de in de artikelen 4 en 5 bedoelde inspecties leiden tot bevestiging of ontdekking van tekortkomingen met betrekking tot de voorschriften van een verdrag, die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de inspectie, in een normale boekhoudperiode, gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip, of diens vertegenwoordiger in de havenstaat.

Alle kosten in verband met de ingevolge artikel 8, § 4, uitgevoerde inspecties komen ten laste van de eigenaar of de exploitant van het schip.

§ 2. De aanhouding wordt pas opgeheven wanneer volledige betaling of een toereikende waarborg voor de vergoeding van de kosten is ontvangen.

Art. 13. In artikel 24 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartsinspectiereglement, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 maart 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Wat het toezicht over de vreemde schepen betreft is het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartsinspectiereglement van toepassing »;

2° punten 2 en 4 worden opgeheven;

3° punten 3, 5, 6 en 7 worden respectievelijk punten 2, 3, 4 en 5.

Art. 14. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Les inspecteurs ne peuvent pas davantage être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires et des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations.

§ 4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité, dont le modèle a été fixé conformément à la directive 96/40/CE de la Commission des Communautés européennes du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, et qui figure à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 10. Les pilotes chargés du lamanage des navires ou effectuant un service à bord de navires se dirigeant vers un port situé en Belgique informent immédiatement le chef de district du service de l'inspection maritime ou l'autorité compétente de l'Etat côtier, selon le cas, des anomalies qu'ils constatent dans l'exercice normal de leurs fonctions et qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin.

Les autorités portuaires qui, dans l'exercice normal de leurs fonctions, apprennent qu'un navire se trouvant dans leur port présente des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin, en informent immédiatement le chef de district du service de l'inspection maritime.

Art. 11. Le chef de district du service de l'inspection maritime signale trimestriellement les navires qui ont été immobilisés au cours des trois derniers mois et ceux qui ont été immobilisés plus d'une fois au cours des vingt-quatre mois précédents.

Les informations publiées comportent les renseignements suivants :

- le nom du navire,
- le nom de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- le numéro OMI,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification, au besoin, et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré conformément aux conventions des certificats à ce navire au nom de l'Etat du pavillon;
- le motif de l'immobilisation,
- le port et la date d'immobilisation.

Art. 12. § 1^{er}. Lorsque les inspections visées aux articles 4 et 5 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés par les inspections durant toute période comptable normale sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant dans l'Etat du port.

Tous les coûts liés aux inspections effectuées en application de l'article 8, § 4, sont à charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

§ 2. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

Art. 13. A l'article 24 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par l'arrêté royal du 28 mars 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

« En ce qui concerne la surveillance des navires étrangers, 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 est d'application »;

2° les points 2 et 4 sont abrogés;

3° les points 3, 5, 6 et 7 deviennent respectivement les points 2, 3, 4 et 5.

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 15. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 september 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Bijlage I

Havenstaatcontrole

HOOFDSTUK I. — *Lijst van de schepen die in aanmerking komen voor prioritaire inspectie als bedoeld in artikel 3, paragraaf 1*

1. Schepen die een haven van een Lid-Staat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf of meer maanden aandoen. Bij toepassing van dit criterium dienen de Lid-Staten ook rekening te houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het MOU. Wanneer de voor uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, dienen de Lid-Staten zich te baseren op de beschikbare Sirenac E-gegevens en die schepen te inspecteren die niet zijn opgenomen in de Sirenac E-databank, na de inwerkingtreding van die databank op 1 januari 1993.

2. Schepen die varen onder de vlag van een Staat die voorkomt op de lopende driejaargemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantal aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het MOU.

3. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een Lid-Staat te verlaten onder voorwaarde dat de geconstateerde tekortkomingen binnen een bepaalde periode worden verholpen, na het verstrijken van die periode.

4. Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart (Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen en artikel 10 van dit besluit).

5. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten met betrekking tot de scheepsconstructie en -uitrusting en de classificatiecertificaten zijn afgegeven door een organisatie die geen erkende organisatie is in de zin van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

6. Schepen die niet aan de verplichtingen opgelegd door Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen, hebben voldaan.

7. Schepen die behoren tot een categorie waarvoor een besluit tot uitgebreide inspectie is genomen (overeenkomstig artikel 5).

8. Schepen waarvan de klassering in de loop van de afgelopen zes maanden om veiligheidsredenen tijdelijk is opgeheven.

HOOFDSTUK II. — *Lijst van certificaten en documenten als bedoeld in artikel 4, paragraaf 1*

1. Meetbrief (1969).

2. — Veiligheidscertificaat voor passagiersschip;
— veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip;
— uitrustingscertificaat voor vrachtschip;

— radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschip;
— radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschip;
— radioveiligheidscertificaat voor vrachtschip;
— certificaat van vrijstelling;
— veiligheidscertificaat voor vrachtschip.

3. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk :

— certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk.

Art. 15. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 septembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Annexe I

Contrôle par l'Etat du port

CHAPITRE Ier. — *Liste des navires à inspecter prioritairement visés à l'article 3, paragraphe 1^{er}*

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du memorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac E et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1^{er} janvier 1993.

2. Les navires battant le pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du memorandum d'entente.

3. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre à condition que les anomalies constatées soient supprimées dans un délai déterminé, après expiration de ce délai.

4. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et à l'article 10 du présent arrêté).

5. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

6. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

7. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 5).

8. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

CHAPITRE II. — *Liste des certificats et documents visés à l'article 4, paragraphe 1^{er}*

1. Certificat de jaugeage (1969).

2. — Certificat de sécurité pour navire à passagers;
— Certificat de sécurité de construction pour navire de charge;
— Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;

— Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge;
— Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge;
— Certificat de sécurité radio pour navire de charge;
— Certificat d'exemption;
— Certificat de sécurité pour navire de charge.

3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac :

— Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac.

4. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk :

— certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.

5. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie.

6. Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.

7. Internationaal certificaat van uitwatering (1966)

— internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering.

8. Oliejournaal (delen I en II).

9. Ladingjournaal.

10. Verklaring van minimumbemanningssterkte :

— vaardigheidscertificaten.

11. Keuringsdocumenten (ILO-Verdrag nr. 73 betreffende medische keuring van zeevarenden).

12. Stabiliteitsgegevens.

13. Afschriften van document van overeenstemming en certificaat dat is afgegeven overeenkomstig de internationale managementcode voor de veilige werking van schepen en voor voorkoming van verontreiniging (IMO-resolutie A.741 (18)).

14. Certificaten met betrekking tot de sterkte van de scheepsromp en de machines, afgegeven door het betrokken classificatiebureau (is alleen vereist als het schip bij een classificatiemaatschappij geklasseerd is).

HOOFDSTUK III. — *Niet-limitatieve lijst van « gegronde redenen » voor een gedetailleerde inspectie als bedoeld in artikel 4, paragraaf 3*

1. Schepen als omschreven in hoofdstuk I, met uitzondering van punt 1.

2. Een rapport of een kennisgeving van een andere Lid-Staat.

3. Een rapport of een klacht van de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in een veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken Lid-Staat het rapport of de klacht als duidelijk ongegrond beschouwt. De identiteit van de persoon die het rapport of de klacht heeft ingediend, wordt niet aan de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip meegedeeld.

4. Het schip is op weg naar de haven betrokken geweest bij een aanvaring.

5. Het oliejournaal is niet behoorlijk bijgehouden.

6. Het schip is beschuldigd van schending van de voorschriften betreffende de lozing van schadelijke stoffen of effluënten.

7. Bij het controleren van de certificaten en andere documenten (zie artikel 4, § 1, onder 1) en § 2) zijn onnauwkeurigheden ontdekt.

8. Aanwijzingen dat bemanningsleden niet in staat zijn, te voldoen aan de eisen van artikel 8 van Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

9. Bewijs dat het laden en andere operationele handelingen niet veilig of niet in overeenstemming met de IMO-richtlijnen worden uitgevoerd, (bij voorbeeld het zuurstofgehalte in de hoofdtoevoerleiding van inert gas naar de ladingtanks is boven het voorgeschreven maximumniveau).

10. Het niet voorleggen door de kapitein van een olietanker van het verslag van het olielozingsbewakings- en regelsysteem over de laatste reis in ballast.

11. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat zij moeten doen in geval van brand of van het verlaten van het schip (« abandon ship »).

HOOFDSTUK IV. — *Procedures voor het controleren van schepen als bedoeld in artikel 4, paragraaf 4*

1. Procedures voor het controleren van schepen (IMO-resolutie A.466 (XII)), als gewijzigd.

2. Beginselen inzake de minimum-bemanningssterkte (IMO-resolutie A.481 (XII) en de bijlagen) : de inhoud van het document inzake minimum-bemanningssterkte (bijlage 1) en richtsnoeren voor de toepassing van de beginselen inzake minimum-bemanningssterkte (bijlage 2).

3. Procedures voor het controleren van schepen en lozingen krachtens bijlage I van Marpol 73/78 (IMO-resolutie A.542 (13)).

4. Procedures voor het controleren van schepen en lozingen krachtens bijlage II van Marpol 73/78 (IMO-resolutie MEPC 26 (23)).

4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac :

— Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac.

5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac.

7. Certificat international de franc-bord (1966)

— Certificat international d'exemption de franc-bord.

8. Registre des hydrocarbures (parties I et II).

9. Registre de la cargaison.

10. Documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité :

— brevets.

11. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer).

12. Renseignements sur la stabilité.

13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (résolution A.741 (18) de l'OMI).

14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).

CHAPITRE III. — *Exemples de « motifs évidents » justifiant une inspection détaillée visée à l'article 4, paragraphe 3*

1. Les navires énumérés au chapitre I, à l'exception du point 1.

2. Un rapport adressé ou une notification donnée par un autre Etat membre.

3. Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. L'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.

4. Le navire a été impliqué dans une collision en faisant route vers le port.

5. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.

6. Le navire est accusé d'avoir violé les dispositions applicables au rejet des substances ou des effluents nuisibles.

7. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et des autres documents de bord (article 4, § 1^{er}, point 1) et § 2).

8. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

9. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).

10. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé des rejets établis dans le cadre du système de surveillance et de contrôle pour le dernier voyage sur lest.

11. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.

CHAPITRE IV. — *Procedures pour le contrôle des navires visées à l'article 4, paragraphe 4*

1. Procédures de contrôle des navires (résolution A.466 (XII) de l'OMI), telles que modifiées.

2. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (résolution A.481 (XII) de l'OMI et ses annexes) : document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2).

3. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe I de Marpol 73/78 (résolution A.542 (13) de l'OMI).

4. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe II de Marpol 73/78 (résolution MEPC 26 (23) de l'OMI).

5. Procedures voor het controleren van de operationele voorschriften in verband met de veiligheid van schepen en preventie van verontreiniging (IMO-resolutie A.742 (18)).

6. De bepalingen van de International Maritime Dangerous Goods Code.

7. ILO-publicatie « Inspectie van de arbeidsomstandigheden aan boord van schepen : procedurerichtlijnen ».

8. Bijlage I van de MOU-richtlijnen voor inspecteurs.

HOOFDSTUK V. — A. Categorieën schepen die in aanmerking komen voor uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 5, paragraaf 1

1. Olietankers die vijf jaar of minder af zijn van de uitfaseringsdatum overeenkomstig Marpol 73/78, bijlage I, voorschrift 13 G, dit wil zeggen :

— ruwe-olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton massa of meer of produktentankers met een draagvermogen van 30.000 ton en meer, die niet voldoen aan de eisen voor nieuwe olietankschepen als omschreven in voorschrift 1, (26), van bijlage I van Marpol 73/78, worden 20 jaar na de datum van oplevering als vermeld in de Aanvulling, formulier B, van het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie onderworpen aan uitvoerige inspectie, respectievelijk 25 jaar na die datum indien de zijtanks van de schepen of de dubbele-bodemruimten die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie, voldoen aan de eisen van voorschrift 13 G (4), van die bijlage, tenzij zij verbouwd zijn om te voldoen aan voorschrift 13 F van diezelfde bijlage;

— olietankschepen als hierboven bedoeld die voldoen aan de eisen voor nieuwe olietankschepen als omschreven in voorschrift 1 (26) van bijlage I, van Marpol 73/78, worden 25 jaar na de datum van oplevering als vermeld in de aanvulling, formulier B, van het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, onderworpen aan uitgebreide inspectie, tenzij zij voldoen aan of verbouwd zijn om te voldoen aan voorschrift 13 F van die bijlage.

2. Bulkschepen die ouder zijn dan twaalf jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

3. Passagiersschepen.

4. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan tien jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

B. Niet-verplichte richtsnoeren voor uitgebreide inspectie van bepaalde categorieën schepen als bedoeld in artikel 5, paragraaf 2

Voor zover van toepassing kunnen onderstaande punten als onderdeel van de uitgebreide inspectie worden beschouwd. Inspecteurs dienen te beseffen dat bij bepaalde werkzaamheden aan boord, bij voorbeeld het laden, de veiligheid in gevaar kan komen als er tijdens die werkzaamheden proeven moeten worden uitgevoerd die daarop een rechtstreekse invloed hebben.

1. Alle schepen (alle categorieën van deel A) :

— black-out en het starten van de noodgenerator;

— inspectie van de noodverlichting;

— werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;

— werking van de lenspompen;

— sluiting van de waterdichte deuren;

— het strijken van een reddingsboot aan de waterzijde;

— beproeving van de afstandbediende noodstop voor bij voorbeeld ketels, ventilatie en brandstofpompen;

— beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;

— inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;

— inspectie en, voor zover mogelijk, beproeving van de olieseparator in de machinekamer.

2. Olietankers

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van olietankers ook onderstaande punten omvatten

— vast aangebracht dekschuimbrandblussysteem;

— brandblusmiddelen in het algemeen;

— inspectie van de brandkleppen in de machinekamer, de pompkamer en accommodatie;

5. Procédures de contrôle des mesures d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et la prévention de la pollution (résolution de l'OMI A.742 (18)).

6. Les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses.

7. La publication de l'Organisation internationale du travail (OIT) : « L'inspection des conditions de travail à bord des navires : lignes de conduite en matière de procédure ».

8. L'annexe I du mémorandum d'entente de Paris, directives à l'usage des inspecteurs.

CHAPITRE V. — A. Catégories de navires soumis à une inspection renforcée en vertu de l'article 5, paragraphe 1^{er}

1. Pétroliers arrivés à cinq ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe I, règle 13 G, c'est-à-dire :

— un pétrolier transportant du pétrole brut d'un port en lourd de 20.000 tonnes et plus ou un transporteur de produits d'un port en lourd de 30.000 tonnes et plus, ne répondant pas aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1, (26), de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat I.O.P.P., ou 25 ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport de pétrole, répondent aux exigences de la règle 13 G (4) de cette annexe, sauf s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13 F de cette même annexe;

— un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1 (26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée 25 ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat I.O.P.P., sauf s'il est conforme ou s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13 F de cette même annexe.

2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

3. Navires à passagers.

4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

B. Lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires visées à l'article 5, paragraphe 2

L'inspection renforcée pourra porter dans la mesure du possible sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. Tous navires (toutes catégories de la section A) :

— panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours;

— inspection de l'éclairage de secours;

— fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale;

— fonctionnement des pompes d'assèchement;

— fermeture des portes étanches;

— mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage;

— essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible;

— essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire;

— inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio;

— inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. Pétroliers

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers :

— système fixe de production de mousse installé sur le pont;

— système de lutte contre l'incendie;

— inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements;

— controle van de druk van het inert gas en het zuurstofgehalte;
 — controle van het dossier met de rapporten van onderzoek (IMO-resolutie A.744 (18)) om te weten te komen waar er mogelijk verdachte plaatsen zijn die moeten worden geïnspecteerd.

3. Bulkschepen

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van bulkschepen ook onderstaande punten omvatten :

— mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerkhuizen;
 — mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;
 — mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;

— toegangen tot de laadruimten;
 — controle van het dossier met de rapporten van onderzoek (IMO-resolutie A.744 (18)) om te weten te komen waar er mogelijk verdachte plaatsen zijn die moeten worden geïnspecteerd.

4. Gas- en chemicaliëntankers

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van gas- en chemicaliëntankers ook onderstaande punten omvatten :

— bewakings- en veiligheidsinrichtingen van de ladingtank die verband houden met temperatuur, druk en ullage;
 — apparatuur voor zuurstofanalyse en explosiemeters, met inbegrip van de ijking daarvan. Beschikbaarheid van uitrusting voor de detectie van chemicaliën (balg), met een voor de specifieke vracht die wordt vervoerd passen aantal geschikte gasdetectiebuizen;
 — middelen voor ademhalings- en oogbescherming, voor elke persoon aan boord (indien vereist voor de producten die voorkomen op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval);
 — het nagaan dat het vervoerde product voorkomt op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval;
 — de vaste brandblusinstallatie aan dek, met schuim, droge chemische stof of met een andere stof, zoals vereist voor het vervoerde product.

5. Passagiersschepen

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook onderstaande punten omvatten :

— beproeving van het brand detectie- en alarmsysteem;
 — beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
 — beproeving van het boordomroepsysteem;
 — brandoefening waarbij op z'n minst alle persoonlijke brandweeruitrusting wordt gedemonstreerd en waaraan ook een deel van het cateringpersoneel deelneemt;
 — demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies bij beschadiging van het schip.

Indien zulks nuttig wordt geacht, kan de inspectie, met de toestemming van de kapitein of de eigenaar, worden voortgezet terwijl het schip naar de haven van de Lid-Staat vaart of daaruit afvaart. De inspecteurs mogen de activiteit op het schip niet hinderen en mogen geen situaties doen ontstaan die volgens de kapitein de veiligheid van de passagiers, de bemanning of het schip in gevaar brengen.

HOOFDSTUK VI. — *Criteria voor de aanhouding van een schip als bedoeld in artikel 7, paragraaf 3*

Inleiding

Alvorens te bepalen of tijdens een inspectie geconstateerde tekortkomingen aanhouding van het betrokken schip rechtvaardigen, past de inspecteur de in de punten 1 en 2 genoemde criteria toe.

Punt 3 bevat een niet-limitatieve lijst van tekortkomingen die op zich aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen (artikel 7, § 3).

— contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène;
 — contrôle du rapport de visite (résolution A.744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

3. Vraquiers

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers :

— corrosion éventuelle du bâti des machines de pont;
 — déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille;
 — fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales;
 — accès aux cales;
 — contrôle du rapport de visite (résolution A.744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques :

— dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau;
 — analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée;
 — matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas);
 — vérification que le produit transporté est énuméré dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas;
 — installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

5. Navires à passagers

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers :

— essai du système de détection des incendies et d'alarme;
 — contrôle de la fermeture des portes coupe-feu;
 — essai du système de diffusion générale;
 — exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine;
 — connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'Etat membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

CHAPITRE VI. — *Critères pour l'immobilisation des navires visée à l'article 7, paragraphe 3*

Introduction

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2 ci-après.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 7, § 3).

1. Belangrijke criteria

Wanneer hij beroepshalve moet beoordelen of een schip al dan niet moet worden aangehouden, dient de inspecteur de volgende criteria toe te passen :

Tijdstip

Schepen die niet veilig zee kunnen kiezen, worden bij de eerste inspectie aangehouden, ongeacht de tijd die het schip in de haven zal doorbrengen.

Criterium

Het schip wordt aangehouden indien de tekortkomingen zo ernstig zijn dat een inspecteur het opnieuw moet bezoeken om zich er vóór afvaart van te vergewissen dat deze zijn verholpen.

De ernst van de tekortkomingen wordt bepaald door de noodzaak dat de inspecteur terugkeert naar het schip. Dit brengt echter niet in alle gevallen deze verplichting mee. Wel betekent het dat de instantie op enigerlei wijze, bij voorkeur door een hernieuwd bezoek, verifieert dat de tekortkomingen vóór het vertrek zijn verholpen.

2. Toepassing van de belangrijkste criteria

Wanneer hij beslist of de tekortkomingen van een schip ernstig genoeg zijn om het schip aan te houden, dient de inspecteur te beoordelen of :

1. het schip de vereiste documenten heeft en of deze geldig zijn;
2. het schip over de bemanning als vereist in de Verklaring van Minimum-bemanningssterkte beschikt.

Gedurende de inspectie dient de inspecteur te bekijken of het schip en/of de bemanning in staat is :

3. de volgende bestemming veilig te bereiken;
 4. tot de volgende bestemming de lading veilig te behandelen, te vervoeren en te controleren;
 5. tot de volgende bestemming de machinekamer veilig te bedienen;
 6. tot de volgende bestemming een goede voortstuwing en besturing te handhaven;
 7. tot de volgende bestemming zo nodig efficiënt een brand te blussen in enig deel van het schip;
 8. tot de volgende bestemming, wanneer nodig, het schip snel en veilig te verlaten en reddingswerkzaamheden te verrichten;
 9. tot de volgende bestemming verontreiniging van het milieu te voorkomen;
 10. tot de volgende bestemming een passende stabiliteit te handhaven;
 11. tot de volgende bestemming het schip waterdicht en intact te houden;
 12. tot de volgende bestemming zo nodig in noodsituaties te communiceren;
 13. tot de volgende bestemming te zorgen voor veilige en gezonde omstandigheden aan boord.
- Indien het antwoord op een van deze vragen ontkennend luidt, wordt, rekening houdend met alle geconstateerde tekortkomingen, aanhouding ernstig overwogen. Ook een combinatie van minder ernstige tekortkomingen kan aanhouding van het schip rechtvaardigen.

3. Om de inspecteur te helpen bij de toepassing van deze criteria, volgt hier een lijst van naar de betrokken verdragen en/of codes gegroepeerde tekortkomingen die als dermate ernstig worden beschouwd dat zij de aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen. Deze lijst is niet limitatief.

3.1. Algemeen

Het ontbreken van geldige certificaten als vereist bij de relevante instrumenten. Schepen die onder de vlag varen van Staten die geen partij zijn bij een verdrag (relevant instrument) of die een ander relevant instrument niet ten uitvoer hebben gelegd, zijn echter niet gerechtigd de certificaten van het verdrag of het andere relevante instrument in bezit te hebben. Daarom is het ontbreken van de vereiste certificaten op zich geen reden om deze schepen aan te houden; door toepassing van de « geen gunstiger behandeling-clausule » dient echter in aanzienlijke mate naleving van de bepalingen geëist te worden alvorens het schip kan vertrekken.

3.2. Werkingssfeer van het Solas-Verdrag (referenties tussen haakjes)

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.

1. Critères principaux

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être retenu, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants :

Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

Critère

Le navire est immobilisé si les anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Il importe que l'autorité doive vérifier, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

2. Application des critères principaux

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur vérifie si :

1. le navire dispose des documents pertinents et valides;
2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité;

Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes :

3. effectuer sans danger son prochain voyage;
4. assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
5. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
6. assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
7. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
8. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
9. prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
10. maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
11. maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
12. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;
13. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

3. Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon les conventions et/ou les codes applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive.

3.1. Généralités

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires. Toutefois, pour appliquer la clause prévoyant « de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables », le navire devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

3.2. Domaines relevant de la convention Solas (les références sont indiquées entre parenthèses)

1. Fonctionnement defectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.

2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watmengsel in de bilges, isolatie van leidingen met inbegrip van de uitlaatleidingen in de machinekamer, aangetast door olie, slecht functioneren van de lensinrichting.

3. Slecht functioneren van de noodgenerator, noodverlichting, accumulatoren en schakelaars.

4. Slechte werking van de hoofd- en hulpstuurinrichting.

5. Het ontbreken, onvoldoende inhoud of ernstige beschadiging van individuele reddingsmiddelen, van reddingsboten en installaties om deze te water te brengen.

6. Het ontbreken van brandopsporingssystemen, brandalarm, blusuitrusting, vast aangebrachte blusinstallaties, ventilatie-afsluiters, brandkleppen, snelsluitinrichtingen, of, indien wel aanwezig, het niet-conform of in slechte staat zijn in een mate die niet verenigbaar is met de bestemming ervan.

7. Het ontbreken, het in slechte toestand verkeren of het niet juist werken van de brandbescherming aan dek van tankers.

8. Het ontbreken, het niet-conform zijn of de slechte toestand van lichtseinen, dagmerken of geluidsseinen.

9. Het ontbreken of het niet goed werken van de radio-uitrusting voor nood- en veiligheidscommunicatie.

10. Het ontbreken of het niet goed werken van navigatiemiddelen, rekening houdend met de bepalingen van Solas-voorschrift V/12 (o).

11. Het ontbreken van bijgewerkte zeekaarten en/of alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, rekening houdend met het feit dat elektronische kaarten als vervanging voor papieren kaarten gebruikt mogen worden.

12. Het ontbreken van vonkvrije afvoerventilatie voor ladingpompkamers (Solas-voorschrift II-2/59.3.1).

3.3. Werkingssfeer van de IBC-code (referenties tussen haakjes)

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid of het ontbreken van informatie over de lading (16.2).

2. Het ontbreken of beschadigd zijn van hogedrukveiligheidsinrichtingen (8.2.3).

3. De elektrische installatie is niet intrinsiek veilig of correspondeert niet met de eisen van de code (10.2.3).

4. Ontbrandbaar materiaal op gevaarlijke plaatsen als bedoeld in 10.2 (11.3.15).

5. Niet voldoen aan speciale voorschriften (15).

6. Overschrijding van de maximaal toegestane hoeveelheid lading per tank (16.1).

7. Onvoldoende bescherming tegen hitte van kwetsbare producten (16.6).

3.4. Werkingssfeer van de IGC-code (referenties tussen haakjes).

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading (18.1).

2. Het ontbreken van middelen om accommodatie of dienstruimten af te sluiten (3.2.6).

3. Schotten niet gasdicht (3.3.2).

4. Tekortkoming aan de luchtsluizen (3.6).

5. Het ontbreken of niet goed werken van snelafsluiters (5.6).

6. Het ontbreken of niet goed werken van veiligheidsafsluiters (8.2).

7. Elektrische installatie is niet intrinsiek veilig en correspondeert niet met de eisen van de code (10.2.4).

8. Ventilatoren in het ladinggedeelte niet bruikbaar (12.1).

9. Drukalarmen voor ladingtanks niet werkend (13.4.1).

10. Gasdetectieapparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken (13.6).

11. Vervoer van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan zonder geldig inhibitorcertificaat (17/19).

3.5. Werkingssfeer van het Verdrag betreffende de uitwatering.

2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales.

3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage du secours, des batteries et des commutateurs.

4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire.

5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau.

6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, des systèmes de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, de dispositifs à fermeture rapide.

7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers.

8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores.

9. Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.

10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle Solas-(V/12 (o)).

11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes papier.

12. Absence de ventilation d'extraction antidéflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle Solas-II-2/59.3.1).

3.3. Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses)

1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2).

2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3).

3. Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3).

4. Présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15).

5. Non-respect d'exigences spéciales (15).

6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1).

7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6).

3.4. Domaines relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)

1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1).

2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6).

3. Cloisons non étanches aux gaz (3.3.2).

4. Sas à air défectueux (3.6).

5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6).

6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2).

7. Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4).

8. Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1).

9. Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1).

10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6).

11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19).

3.5. Domaines relevant de la Convention sur les lignes de charge

1. Belangrijke plaatsen hebben schade of corrosie of putjes in de platen en daarmee gepaard gaande verstijving van dekken en romp, die van invloed is op de zeevaardigheid of het plaatselijk bestand zijn tegen ladingen, tenzij passende voorlopige reparaties worden uitgevoerd om een reis naar een haven voor definitieve reparatie mogelijk te maken.

2. Een geconstateerd geval van onvoldoende stabiliteit.

3. Het ontbreken van voldoende en betrouwbare informatie in goedgekeurde vorm op grond waarvan de kapitein op snelle en eenvoudige wijze het laden en het ballasten van zijn schip kan regelen, zodanig dat er in alle stadia en onder wisselende omstandigheden tijdens de reis een veilige stabiliteitsmarge is en dat het ontstaan van onaanvaardbare spanningen op de constructie van het schip vermeden wordt.

4. Sluitwerk, luiken en waterdichte deuren ontbreken, verkeren in slechte staat of vertonen gebreken.

5. Overbelading.

6. Ontbreken of onleesbaarheid van het uitwateringsmerk.

3.6. Werkingssfeer van het Marpol-Verdrag, bijlage I (referenties tussen haakjes).

1. Het ontbreken, ernstige beschadiging of het niet goed werken van het olie-waterafscheidingssysteem, het bewakings- en regelsysteem voor de olielozingen of de alarminrichting wanneer de limiet van 15 delen olie per miljoen in een mengsel wordt overschreden.

2. Overblijvende capaciteit van de slootank is onvoldoende voor de voorgenomen reis.

3. Het oliejournaal is niet aanwezig (20(5)).

4. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

3.7. Werkingssfeer van het Marpol-Verdrag, bijlage II (referenties tussen haakjes).

1. Het ontbreken van het P&A Manual.

2. De lading is niet gecategoriseerd (3(4)).

3. Geen ladingjournaal aanwezig (9(6)).

4. Vervoer van olieachtige stoffen zonder te voldoen aan de voorschriften.

5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

3.8. Werkingssfeer van het STCW-Verdrag.

Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning komt niet overeen met de verklaring van minimum-bemanningssterkte.

3.9. Werkingssfeer van de ILO-Verdragen.

1. Onvoldoende voedsel voor de reis naar de volgende haven.

2. Onvoldoende drinkwater voor de reis naar de volgende haven.

3. Uiterst ongezonde omstandigheden aan boord.

4. Geen verwarming in de accommodatie van een schip dat vaart in gebieden waar temperaturen uiterst laag kunnen zijn.

5. Uitzonderlijk veel vuilnis, versperring door uitrusting of vracht, of anderszins onveilige omstandigheden, in gangpaden of -accommodatie.

3.10. Gevallen die geen aanhouding rechtvaardigen, maar waar ladingoperaties moeten worden opgeschort.

Niet goed functioneren (of slecht onderhoud) van het inertgassysteem, installaties of machines die betrekking hebben op het laden, wordt beschouwd als voldoende aanleiding om het laden te stoppen.

HOOFDSTUK VII. — *Minimumeisen voor inspecteurs als bedoeld in artikel 9, paragraaf 1*

1. De inspecteur moet door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie zijn gemachtigd havenstaatcontrole uit te voeren.

2. Ofwel moet de inspecteur :

— minstens een jaar als vlaggenstaatsinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam zijn geweest,

— 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

1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives.

2. Stabilité notoirement insuffisante.

3. Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire.

4. Absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutes et des portes étanches.

5. Surcharge.

6. Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

3.6. Domaines relevant de la Convention Marpol, annexe I^{er} (les références sont indiquées entre parenthèses)

1. Absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 parties d'hydrocarbures par million.

2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu.

3. Registre des hydrocarbures non disponible (20(5)).

4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.7. Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II (les références sont indiquées entre parenthèses)

1. Absence du manuel P & A.

2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories (3(4)).

3. Registre de cargaison non disponible (9(6)).

4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14).

5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.8. Domaines relevant de la Convention STCW.

L'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

3.9. Domaines relevant des Conventions de l'OIT.

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.

2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.

3. Conditions d'hygiène déplorable à bord.

4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse.

5. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones.

3.10. Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison.

Le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

CHAPITRE VII. — *Critères minimaux pour les inspecteurs visés à l'article 9, paragraphe 1^{er}*

1. L'inspecteur doit être autorisé par le chef de district du service de l'inspection maritime à procéder au contrôle par l'Etat du port.

2. Soit :

— l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions,

— et être titulaire :

a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1600 TB ou plus (règle II/2 STCW), ou

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 3000 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;

ofwel moet hij :

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

— opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid, en

— ten minste twee jaar als vlaggenstaatinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam zijn geweest.

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

4. De inspecteur moet passende kennis hebben van de internationale verdragen en van de relevante procedures van havenstaatcontrole.

5. Inspecteurs die niet aan bovenstaande criteria voldoen, worden ook geaccepteerd indien zij op 19 juni 1995, als ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie, havenstaatcontrole uitoefenden.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 13 september 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3000 kW (règle III/2 STCW), ou

c) d'un diplôme 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 titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas,

soit :

— l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente, et

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

— avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.

3. L'inspection doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.

5. Les inspecteurs qui ne satisfont pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils effectuaient au 19 juin 1995 le contrôle par l'Etat du port en qualité de fonctionnaires du service de l'inspection maritime.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 13 septembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Bijlage II

Model van een identiteitskaart
voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten

voorzijde :

KONINKRIJK BELGIE — KINGDOM OF BELGIUM

Ministerie van Verkeer
en Infrastructuur

Ministry of Transport
and Infrastructure

Identiteitskaart Inspecteur Havenstaatcontrole
Identification card Port State Control Officer

FOTO

Naam/Name :
Voornamen/Given names :
Geboortedatum/Date of birth :
Geboorteplaats/Place of birth :
Handtekening van de houder/Holder's signature :

rugzijde :

De Maritieme Overheid vernoemd op keerzijde, verklaart dat de houder van dit document wiens foto, naam en handtekening vermeld zijn op keerzijde, gemachtigd is, door vernoemde overheid, havenstaatcontroles uit te voeren aan boord van vreemde schepen die havens en offshore installaties aandoen die onder de Belgische jurisdictie vallen en dit overeenkomstig de nationale wetgeving die uit hoofde van de desbetreffende E.U. richtlijnen is aangenomen.

The Maritime Authority mentioned overleaf certifies that the holder of this document, whose photograph, name and signature are shown overleaf, is duly authorised by the said Authority to carry out port State control inspections on board foreign ships calling at the ports and offshore installations under the Belgian jurisdiction in accordance with national law pursuant to relevant E.C. directives.

Uitgereikt te/Place of issue :
op/date of issue :

Handtekening van de bevoegde overheid/
Signature of competent Authority :

(Stempel)
(Official stamp)

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 13 september 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Annexe II

Modèle de carte d'identité pour les inspecteurs
agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port

recto :

ROYAUME DE BELGIQUE — KINGDOM OF BELGIUM

Ministère des Communications
et de l'Infrastructure

Ministry of Transport
and Infrastructure

Carte d'identité Inspecteur contrôle par l'Etat du port
Identification card Port State Control Officer

PHOTO

Nom/Name :
Prénoms/Given names :
Date de naissance/Date of birth :
Lieu de naissance/Place of birth :
Signature du titulaire/Holder's signature :

verso :

L'Autorité maritime mentionnée au verso certifie que le porteur de ce document dont la photo, le nom et la signature figurent au verso est dûment autorisé par la dite Autorité à effectuer des contrôles par l'Etat du port à bord de navires étrangers qui escales dans les ports et installations offshore relevant de la juridiction belge et ce conformément à la législation nationale adoptée en application des directives européennes pertinentes

The Maritime Authority mentioned overleaf certifies that the holder of this document, whose photograph, name and signature are shown overleaf, is duly authorised by the said Authority to carry out port State control inspections on board foreign ships calling at the ports and offshore installations under the Belgian jurisdiction in accordance with national law pursuant to relevant E.C. directives.

Délivré à/Place of issue :

le/date of issue :

Signature de l'Autorité compétente/ Signature of competent Authority :

(Cachet)
(Official stamp)

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 13 septembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

MINISTERIE VAN JUSTITIE

N. 98 — 2561

[C - 98/09782]

21 SEPTEMBER 1998. — Koninklijk besluit houdende inwerkingtreding van de wet van 12 maart 1998 tot verbetering van de strafrechtspleging in het stadium van het opsporingsonderzoek en het gerechtelijk onderzoek

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op artikel 49 van de wet van 12 maart 1998 tot verbetering van de strafrechtspleging in het stadium van het opsporingsonderzoek en het gerechtelijk onderzoek;

Gelet op de dringendheid en de noodzaak de rechtszekerheid te waarborgen;

Overwegende dat de wet van 12 maart 1998 tot verbetering van de strafrechtspleging in het stadium van het opsporingsonderzoek en het gerechtelijk onderzoek uiterlijk zes maanden na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* in werking treedt;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De wet van 12 maart 1998 tot verbetering van de strafrechtspleging in het stadium van het opsporingsonderzoek en het gerechtelijk onderzoek treedt in werking op 2 oktober 1998.

Art. 2. Onze Minister van Justitie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 september 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,
T. VAN PARYS

MINISTERE DE LA JUSTICE

F. 98 — 2561

[C - 98/09782]

21 SEPTEMBRE 1998. — Arrêté royal concernant l'entrée en vigueur de la loi du 12 mars 1998 relative à l'amélioration de la procédure pénale au stade de l'information et de l'instruction

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 49 de la loi du 12 mars 1998 relative à l'amélioration de la procédure pénale au stade de l'information et de l'instruction;

Vu l'urgence et la nécessité de garantir la sécurité juridique;

Considérant que la loi du 12 mars 1998 relative à l'amélioration de la procédure pénale au stade de l'information et de l'instruction entre en vigueur au plus tard six mois après sa publication au *Moniteur belge*;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. La loi du 12 mars 1998 relative à l'amélioration de la procédure pénale au stade de l'information et de l'instruction entre en vigueur le 2 octobre 1998.

Art. 2. Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 septembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,
T. VAN PARYS