

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 98 — 3568

[C - 98/14328]

9 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 september 1998 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 richtlijnen 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998 en 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998 houdende wijziging van 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 lidstaten 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 de wet van 27 december 1968 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66), 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 (Colreg 72), 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 (Solas 74), 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 (ILO 147), 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 (STCW 78), 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 (Marpol 73/78);

Gelet op het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

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;

Overwegende dat richtlijn 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998 en richtlijn 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998 tot doel hebben richtlijn 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 98 — 3568

[C - 98/14328]

9 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal modifiant 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

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 les directives 98/25/CE du Conseil de l'Union européenne du 27 avril 1998 et 98/42/CE de la Commission des Communautés européennes du 19 juin 1998 modifiant 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 loi du 27 décembre 1968 portant approbation de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66), 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 (Colreg 72), 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 (Solas 74), 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 (OIT 147), 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 (STCW 78), 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 (Marpol 73/78);

Vu 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;

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;

Considérant que la directive 98/25/CE du Conseil de l'Union européenne du 27 avril 1998 et la directive 98/42/CE de la Commission des Communautés européennes du 19 juin 1998 ont pour objet de modifier la directive 95/21/CE du Conseil de l'Union européenne du

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 lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) te wijzigen; dat beide richtlijnen rekening houden met de intussen aangebrachte wijzigingen aan de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), en met de ontwikkelingen en overwegingen in het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU) en aldus de verenigbaarheid van de internationale verplichtingen met het gemeenschapsrecht beogen; dat België bijgevolg onverwijld beide richtlijnen moeten omzetten in nationaal recht; dat bovendien de termijnen voor de omzetting van de richtlijnen 98/25/EG en 98/42/EG respectievelijk verstreken zijn op 1 juli 1998 en op 30 september 1998;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt onder ISM-code verstaan de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie op 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het nieuwe hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 74) en de latere wijzigingen die voor België internationaal bindend zijn.

Art. 2. In artikel 1, *b*), van het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, worden de woorden « in de versie die geldt op 19 juni 1995 » vervangen door de woorden « in de versie die geldt op 14 januari 1998 ».

Art. 3. Artikel 3, § 1, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen door het volgende lid :

« Bij de keuze van de te inspecteren schepen geeft het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de hoogste voorrang aan de in hoofdstuk I, deel I, van bijlage I bij dit besluit bedoelde schepen. Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de overige in hoofdstuk I van bijlage I bij dit besluit vermelde schepen past het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de in hoofdstuk I, deel II, van bijlage I bij dit besluit bedoelde totale prioriteitsfactor van het schip toe. »

Art. 4. Een artikel *7bis*, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. *7bis*. - § 1. Wanneer bij inspectie blijkt dat het afschrift van het conformiteitsdocument of van het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de ISM-code ontbreekt aan boord van een schip dat binnen de Gemeenschap op de datum van de inspectie onder de ISM-code valt, ziet het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie erop toe dat het schip wordt aangehouden.

§ 2. Indien bij inspectie behalve het ontbreken van de in § 1 bedoelde documenten geen andere tekortkomingen worden geconstateerd die aanhouding rechtvaardigen, kan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie het aanhoudingsbevel intrekken om havencongestie te vermijden. Wanneer zo'n beslissing wordt genomen, stelt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie onmiddellijk de bevoegde instanties van de overige lidstaten daarvan in kennis.

§ 3. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie zorgt er door middel van de nodige maatregelen voor dat ieder schip dat toestemming krijgt om in de in § 2 bedoelde omstandigheden een haven van een lidstaat te verlaten, behalve in de in artikel 8, § 6, genoemde situaties, de toegang tot iedere Belgische haven wordt geweigerd, zolang de eigenaar of de exploitant niet ten genoegen van de bevoegde instantie van de lidstaat waarin de aanhouding is uitgevaardigd heeft aangetoond dat het schip beschikt over overeenkomstig de ISM-code afgegeven geldige certificaten.

Indien tekortkomingen zoals bedoeld in artikel 7, § 2, worden vastgesteld die niet in de haven van aanhouding kunnen worden verholpen, zijn de ter zake doende bepalingen van artikel 8 eveneens van toepassing. »

Art. 5. De hoofdstukken I, II, III, IV en VI van bijlage I bij hetzelfde besluit worden gewijzigd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit.

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); que les deux directives tiennent compte des modifications apportées entre-temps aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que des évolutions et considérations contenues dans le mémorandum d'entente à Paris et visent ainsi à rendre les obligations internationales compatibles avec le droit communautaire; que la Belgique est tenue en conséquence de transposer immédiatement les deux directives en droit national; que de surcroît les délais pour la transposition des directives 98/25/CE et 98/42/CE sont dépassés respectivement depuis le 1^{er} juillet 1998 et le 30 septembre 1998;

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 code ISM, le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale le 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74) et les modifications ultérieures ayant pour la Belgique une force internationale obligatoire.

Art. 2. A l'article 1^{er}, *b*), de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mots « dans la version en vigueur au 19 juin 1995 » sont remplacés par les mots « dans la version en vigueur au 14 janvier 1998 ».

Art. 3. L'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, du même arrêté est remplacé par l'alinéa suivant :

« Le chef de district du service de l'inspection maritime sélectionne les navires à inspecter en donnant la priorité absolue aux navires visés au chapitre premier, partie I, de l'annexe I du présent arrêté. En ce qui concerne l'inspection des autres navires énumérés au chapitre premier de l'annexe I du présent arrêté, le chef de district du service de l'inspection maritime détermine l'ordre de priorité en se fondant sur le coefficient global de ciblage du navire visé au chapitre premier, partie II, de l'annexe I du présent arrêté. »

Art. 4. Un article *7bis*, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *7bis*. - § 1^{er}. Lorsque l'inspection fait apparaître l'absence, à bord d'un navire auquel le code ISM est applicable à l'intérieur de la Communauté à la date de l'inspection, de la copie de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de sécurité délivrés conformément au code ISM, le chef de district du service de l'inspection maritime veille à ce que le navire soit immobilisé.

§ 2. Nonobstant l'absence de la documentation visée au § 1^{er}, si l'inspection ne fait pas apparaître d'autres anomalies justifiant une immobilisation, le chef de district du service de l'inspection maritime peut lever l'ordre d'immobilisation afin d'éviter l'encombrement du port. Lorsqu'une telle décision est prise, le chef de district du service de l'inspection maritime en informe immédiatement les autorités compétentes des autres Etats membres.

§ 3. Le chef de district du service de l'inspection maritime prend les mesures nécessaires pour que tout navire autorisé à quitter un port d'un Etat membre dans les circonstances visées au § 2, se voie refuser l'accès à tout port belge, sauf dans les situations visées à l'article 8, § 6, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant du navire ait démontré, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel l'ordre d'immobilisation a été prononcé, que le navire dispose de certificats valables délivrés conformément au code ISM.

Lorsque des anomalies au sens de l'article 7, § 2, sont constatées et qu'il ne peut y être remédié dans le port d'immobilisation, les dispositions pertinentes de l'article 8 sont également applicables. »

Art. 5. Les chapitres premier, II, III, IV et VI de l'annexe I du même arrêté sont modifiés conformément à l'annexe du présent arrêté.

Art. 6. De tekst van de ISM-code kan worden geraadpleegd bij het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.

Art. 7. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 8. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

—————

Bijlage

1. Hoofdstuk I van bijlage I bij het koninklijk besluit van 13 september houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaart- inspectiereglement wordt vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK I

SCHEPEN DIE BIJ VOORRANG VOOR INSPECTIE IN AANMERKING KOMEN

als bedoeld in artikel 3, paragraaf 1

I. Factoren voor hoogste voorrang

Ongeacht de waarde van de prioriteitsfactor komen de volgende schepen met de hoogste voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. 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).

2. Schepen die niet aan de in 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 vervatte verplichtingen hebben voldaan.

3. Schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat.

4. Schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt. De identiteit van de persoon die het rapport of de klacht heeft ingediend, mag de kapitein of de reder van het betrokken schip niet worden bekendgemaakt.

5. Schepen die :

- op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn,
- beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluënten,
- op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreed, waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen,
- of
- anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.

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

Art. 6. Le texte du code ISM peut être consulté à l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 8. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

—————

Annexe

1. Le chapitre premier de l'annexe I de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime est remplacé comme suit :

« CHAPITRE I^{er}

LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT

conformément à l'article 3, paragraphe 1^{er}

I. Facteurs prépondérants

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. 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).

2. 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.

3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre.

4. Les navires ayant fait l'objet d'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 fondés; 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.

5. Les navires ayant :

- été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
- été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
- manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic établies par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres,
- ou
- été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

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

II. Totale prioriteitsfactor De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking :		II. Coefficient global de ciblage L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme prioritaire :	
	Waarde prioriteitsfactor		Valeur du coefficient de ciblage
1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf of meer maanden aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lidstaten ook rekening houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het MOU. Wanneer de voor uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, moeten de lidstaten zich op de beschikbare Sirenac-gegevens baseren en de schepen inspecteren die na de inwerkingtreding van de Sirenac-databank op 1 januari 1993 niet in die databank zijn opgenomen.	+ 20	1. 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 mémorandum 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 et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création le 1 ^{er} janvier 1993.	+ 20
2. Schepen die de afgelopen zes maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn.	+ 10	2. Navires n'ayant fait l'objet d'aucune inspection dans un autre Etat membre au cours des six mois précédents.	+ 10
3. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten inzake de scheepsbouw 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.	+ 5	3. 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.	+ 5
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de voortschrijdend driejaarsgemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantallen aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het MOU :		4. Navires battant 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 mémorandum d'entente :	
- 0 - 3 % boven het gemiddelde	+ 3	- moyenne dépassée de 0 à 3 %	+ 3
- 3,1 - 6 % boven het gemiddelde	+ 4	- moyenne dépassée de 3,1 à 6 %	+ 4
- meer dan 6 % boven het gemiddelde	+ 5	- moyenne dépassée de plus de 6 %	+ 5
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden :		5. Navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions :	
a) voor iedere tekortkoming die voor het vertrek moet worden verholpen;	+ 1	a) pour chaque anomalie à corriger avant le départ;	+ 1
b) voor iedere tekortkoming die in de volgende haven moet worden verholpen;	+ 1	b) pour chaque anomalie à corriger au prochain port;	+ 1
c) voor iedere twee tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen;	+ 1	c) pour toutes anomalies à corriger dans un délai de 14 jours (par tranche de deux);	+ 1
d) voor iedere twee tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven;	+ 1	d) pour toutes anomalies pour lesquelles d'autres conditions sont spécifiées (par tranche de deux);	+ 1
e) indien maatregelen met betrekking tot het schip zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen.	- 2	e) si des mesures concernant le navire ont été prises et toutes les anomalies ont été corrigées.	- 2
6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen :		6. Navires sur lesquels des anomalies ont été relevées lors d'une précédente inspection, suivant le nombre d'anomalies :	
0	- 15	0	- 15
1 - 5	0	1 - 5	0
6 - 10	+ 5	6 - 10	+ 5
11 - 20	+ 10	11 - 20	+ 10
meer dan 20	+ 15	plus de 20	+ 15
7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.	+ 15	7. Navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.	+ 15

8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 1 van dit besluit genoemde verdragen heeft geratificeerd.	+ 1
9. Schepen die onder de vlag varen van een land met een boven het gemiddelde liggende tekortkomingsverhouding.	+ 1
10. Schepen waarvan de tekortkomingen ten opzichte van hun klassering boven het gemiddelde liggen.	+ 1
11. Schepen die tot een categorie behoren waarvoor een besluit tot uitgebreide inspectie is genomen (artikel 5 van dit besluit).	+ 5
12. Andere schepen :	
- die 13-20 jaar oud zijn	+ 1
- die 21-24 jaar oud zijn	+ 2
- ouder zijn dan 25 jaar	+ 3

De prioriteitsfactor is de getalswaarde die per schip overeenkomstig de bepalingen van deze bijlage wordt toegekend en op het Sirenac informatiesysteem wordt aangegeven.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie rekening met de door de totale prioriteitsfactor aangegeven volgorde. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De prioriteitsfactor is de som van de hierboven aangegeven toepasselijke waarden. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste twaalf maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de punten 4, 8, 9, 10, 11 en 12. »

2. In hoofdstuk II van bijlage I bij hetzelfde besluit, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 13 wordt vervangen als volgt :

« 13. Afschrift van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale code voor de veilige werking van schepen en voor voorkoming van verontreiniging (Solas, hoofdstuk IX). »

2° de volgende tekst wordt na punt 14 toegevoegd :

« 15. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.

16. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen.

17. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.

18. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen en het logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen.

19. Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.

20. Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallatie.

21. Voor olietankers, de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.

22. De monsterverol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan.

23. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.

24. Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).

25. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.

26. Voor ro-ro passagiersschepen, gegevens over de A/A-max. ratio.

27. Vergunning voor het vervoer van graan.

28. Handleiding voor het vastzetten van lading. »

3. Hoofdstuk III van bijlage I bij hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK III

NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN « GEGRONDE REDENEN » VOOR EEN GEDETAILLEERDE INSPECTIE

als bedoeld in artikel 4, paragraaf 3

1. De schepen als omschreven in hoofdstuk I, deel I en deel II, punten 3, 4, 5 b), 5 c), 8 en 11.

2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.

3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten (artikel 4, § 1, onder 1) en § 2).

8. Navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 1 ^{er} du présent arrêté.	+ 1
9. Navires battant pavillon d'un pays présentant des anomalies en proportion supérieure à la moyenne.	+ 1
10. Navires présentant des anomalies de classe en nombre supérieur à la moyenne.	+ 1
11. Navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 5 du présent arrêté).	+ 5
12. Autres navires :	
- entre 13 et 20 ans d'âge	+ 1
- entre 21 et 24 ans d'âge	+ 2
- plus de 25 ans d'âge	+ 3

Le coefficient de ciblage est la valeur numérique attribuée à un navire conformément aux dispositions de la présente annexe et affiché dans le système d'information Sirenac.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, le chef de district du service de l'inspection maritime détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage : à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme indiqué ci-dessus. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 4, 8, 9, 10, 11 et 12. »

2. Au chapitre II de l'annexe I du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 13 est remplacé comme suit :

« 13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Solas, chapitre IX). »

2° le texte ci-après est ajouté à la suite du point 14 :

« 15. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses.

16. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse.

17. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé.

18. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage.

19. Certificat de sécurité pour navire spécialisé.

20. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.

21. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.

22. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries.

23. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.

24. Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers).

25. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port.

26. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal.

27. Attestation autorisant le transport de céréales.

28. Manuel d'assujettissement de la cargaison. »

3. Le chapitre III de l'annexe I du même arrêté est remplacé comme suit :

« CHAPITRE III

EXEMPLES DE « MOTIFS EVIDENTS » JUSTIFIANT UNE INSPECTION DETAILLEE

visés à l'article 4, paragraphe 3

1. Les navires énumérés au chapitre premier, partie I et partie II, points 3, 4, 5b), 5c), 8 et 11.

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

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

4. Aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen van artikel 8 van Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

5. Bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld het zuurstofgehalte in de inertgashoofdtoevoerleiding naar de laadtanks ligt boven het voorgeschreven maximumpeil.

6. Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.

7. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of het bevel het schip te verlaten.

8. De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.

9. Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.

10. Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.

11. Op de algemene indruk en waarnemingen van de inspecteur gebaseerde bewijzen dat er een ernstige aantasting van of gebreken aan de romp of de constructie bestaan die een gevaar kunnen betekenen voor de structurele integriteit, de waterdichtheid of de weerbestendigheid van het schip.

12. Informatie of bewijzen dat de kapitein of bemanning niet bekend is met handelingen aan boord die essentieel zijn voor de veiligheid van schepen of de voorkoming van verontreiniging, of dat deze handelingen niet zijn verricht. »

4. Hoofdstuk IV van bijlage I bij hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK IV

PROCEDURES VOOR HET CONTROLEREN VAN SCHEPEN

als bedoeld in artikel 4, paragraaf 4

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

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

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

4. Bijlage I « Havenstaatcontroleprocedures » van het MOU van Parijs. »

5. In hoofdstuk VI van bijlage I bij hetzelfde besluit, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° aan de inleiding wordt het volgende lid toegevoegd :

« Wanneer de grond voor de aanhouding voortvloeit uit bij een ongeval ontstane schade tijdens de reis van het schip naar de haven, wordt geen aanhoudingsbevel uitgevaardigd, mits :

1. naar behoren is voldaan aan de eisen van voorschrift I/11(c) van Solas 74 betreffende kennisgeving aan de administratie van de vlaggenstaat, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat,

2. de kapitein of reder, voordat het schip de haven aandoet, het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie heeft ingelicht over de omstandigheden van het ongeval en de ontstane schade, en informatie heeft gegeven over de vereiste kennisgeving aan de administratie van de vlaggenstaat,

3. door het schip naar genoegen van het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie passende herstelmaatregelen worden getroffen, en

4. het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan vergewist dat de gebreken, die duidelijk gevaar inhielden voor veiligheid, gezondheid of het milieu, verholpen zijn. »

2° aan punt 3 wordt de volgende tekst toegevoegd :

« De binnen de werkingsfeer van het STCW 78-verdrag vallende tekortkomingen die in onderstaand punt 3.8 zijn vermeld, zijn echter de enige redenen voor aanhouding krachtens dit verdrag. »

3° aan punt 3.2 wordt de volgende tekst toegevoegd :

« 13. Ernstige tekortkoming van de operationele voorschriften, als beschreven in deel 5.5 van bijlage I bij het MOU.

14. Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning is niet in overeenstemming met de verklaring van minimumbemanningsterkte. »

4. 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.

5. 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).

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

7. 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.

8. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.

9. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.

10. Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.

11. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.

12. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées. »

4. Le chapitre IV de l'annexe I du même arrêté est remplacé comme suit :

« CHAPITRE IV

PROCEDURES POUR LE CONTROLE DES NAVIRES

visées à l'article 4, paragraphe 4

1. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (résolution A.481 (XII) de l'OMI et ses annexes, à savoir 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)).

2. Dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses.

3. 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 ».

4. Annexe I « Procédures de contrôle par l'Etat du port » du mémorandum d'entente de Paris. »

5. Au chapitre VI de l'annexe I du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans l'introduction, l'alinéa suivant est ajouté :

« Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant que :

1. les dispositions contenues dans la règle I/11(c) de la convention Solas 74 concernant la notification à l'administration du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte,

2. avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni au chef de district du service de l'inspection maritime des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration du pavillon,

3. les mesures correctives appropriées, d'après le chef de district du service de l'inspection maritime, soient prises et

4. le chef de district du service de l'inspection maritime, une fois informé de l'exécution des réparations, se soit assuré que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées. »

2° le texte suivant est ajouté au point 3 :

« Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation. »

3° le texte suivant est ajouté au point 3.2 :

« 13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente.

14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minima de sécurité. »

4° punt 3.8 wordt vervangen als volgt :

« Werkingssfeer van het STCW-Verdrag :

1. Zeevarenden beschikken niet over een diploma of het vereiste diploma, hebben geen geldige vrijstelling of kunnen geen schriftelijk bewijs overleggen, dat bij de administratie van de vlaggenstaat een aanvraag voor een aantekening is ingediend.

2. Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggenstaat inzake de minimumbemanningsterkte.

3. De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggenstaat.

4. Van het wachtdienst doend personeel kan niemand de apparatuur bedienen die essentieel is voor veilige navigatie, radiocommunicatie voor de veiligheid of de voorkoming van verontreiniging van de zee.

5. Er kan geen bewijs worden geleverd van vakbekwaamheid met betrekking tot de aan zeevarenden ten behoeve van de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging opgedragen taken.

6. Voor de eerste wacht bij het begin van de reis en de daaropvolgende aflossing van de wacht is geen personeel beschikbaar dat voldoende is uitgerust en anderszins geschikt is voor de dienst. »

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

4° le point 3.8 est remplacé comme suit :

« Domaines relevant de la Convention STCW :

1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration du pavillon.

2. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration du pavillon ne sont pas respectées.

3. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration du pavillon.

4. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution.

5. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.

6. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et le quart suivant, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards. »

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

N. 98 — 3569

[C - 98/14329]

23 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit inzake uitrusting van zeeschepen en tot 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, paragraaf 2;

Gelet op de richtlijn 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen;

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 artikel 4;

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 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 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 artikel 2;

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;

Overwegende dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen bij brief van 25 augustus 1998 België in gebreke heeft gesteld wegens niet tijdige omzetting van richtlijn 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen;

F. 98 — 3569

[C - 98/14329]

23 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal relatif aux équipements marins et modifiant 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 96/98/CE du Conseil de l'Union européenne du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins;

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 l'article 4;

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 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 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 2;

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;

Considérant que par lettre du 25 août 1998 la Commission des Communautés européennes a mis la Belgique en demeure pour non transposition dans les délais impartis de la directive 96/98/CE du Conseil de l'Union européenne du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins;