

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 719

[C - 2003/14034]

31 JANVIER 2003. — 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 la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, notamment l'article 24, modifié par les arrêtés royaux des 28 mars 1984 et 13 septembre 1998;

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, modifié par les arrêtés royaux des 9 décembre 1998 et 21 juin 2001;

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

Vu l'urgence motivée par la circonstance que le Conseil de l'Union européenne (Transports, Télécommunications et Energie) en sa 2 472^e séance des 5 et 6 décembre 2002 à Bruxelles a demandé aux Etats membres d'accélérer la transposition de la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil 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) en vue d'appliquer dès que possible les mesures de contrôle renforcées, de préférence avant le 1^{er} janvier 2003;

Considérant que la directive prévoit en effet entre autre une inspection obligatoire renforcée des navires présentant un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin en raison de leur mauvais état, de leur pavillon et de leurs antécédents; que la directive contient ainsi des dispositions qui font diminuer le risque d'accident en mer de tels navires; que la directive doit être transposée par conséquent d'urgence en droit national;

Vu l'avis 34.682/4 du Conseil d'Etat, donné le 13 janvier 2003, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} 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, modifié par les arrêtés royaux des 9 décembre 1998 et 21 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

1^o dans la première phrase les mots « Pour l'application du présent arrêté, on entend par » sont remplacés par les mots « Pour l'application du présent arrêté transposant la directive 95/21/CE du Conseil de l'Union européenne du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'Etat du port, modifiée par la directive 98/25/CE du Conseil de l'Union européenne du 27 avril 1998, par la directive 98/42/CE de la Commission des Communautés européennes du 19 juin 1998, par la directive 1999/97/CE de la Commission des Communautés européennes du 13 décembre 1999 et par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 19 décembre 2001, on entend par : »;

2^o le a) est remplacé par la disposition suivante :

« a) « conventions » :

— la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);

— la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74);

— la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78);

— la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78);

— la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72);

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 719

[C - 2003/14034]

31 JANUARI 2003. — 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 de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, inzonderheid op artikel 24, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 maart 1984 en 13 september 1998;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 december 1998 en 21 juni 2001;

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

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat de Raad van de Europese Unie (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) op zijn 2 472^{ste} zitting te Brussel op 5-6 december 2002 een beroep heeft gedaan op de lid-Staten om de omzetting van richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 december 2001 houdende wijziging van richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken 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) te bespoedigen teneinde de versterkte controlemaatregelen onverwijld, en bij voorkeur vóór 1 januari 2003, toe te passen;

Overwegende dat de richtlijn immers onder meer voorziet in een verplichte uitgebreide inspectie van schepen die een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vormen vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de vlag die zij voeren en hun antecedenaten; dat de richtlijn aldus bepalingen bevat die het risico van een ongeval op zee van dergelijke schepen doen afnemen; dat de richtlijn bijgevolg dringend moet worden omgezet in nationaal recht;

Gelet op advies 34.682/4 van de Raad van State, gegeven op 13 januari 2003, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 december 1998 en 21 juni 2001, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o in de eerste zin worden de woorden « Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder » vervangen door de woorden « Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de scheepvaartcontrole door de havenstaat, gewijzigd bij richtlijn 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998, bij richtlijn 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998, bij richtlijn 1999/97/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 13 december 1999 en bij richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 december 2001 wordt verstaan onder : »;

2^o de bepaling onder a) wordt vervangen als volgt :

« a) « verdragen » :

— het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);

— het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas 74);

— het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78);

— het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW 78);

— het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (Colreg 72);

— la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 1969);

— la Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147);

— la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC);

ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur le 19 décembre 2001; »;

3° le *b)* est remplacé par la disposition suivante :

« *b)* « mémorandum d'entente » : le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur le 19 décembre 2001; »;

4° le *e)* est remplacé par la disposition suivante :

« *e)* « inspecteurs » : les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet satisfaisant aux critères de qualification fixés au chapitre VII de l'annexe I du présent arrêté; »;

5° le *k)* est ajouté après le *j)* :

« *k)* « autorité compétente » : le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime. »

Art. 2. Dans l'article 2 du même arrêté modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, les mots « les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet » sont chaque fois remplacés par les mots « les inspecteurs ».

Art. 3. Un article *2bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *2bis*. L'autorité compétente dispose du personnel requis, notamment d'inspecteurs, en vue de l'inspection des navires et prend toutes mesures appropriées pour faire en sorte que les tâches soient acquittées conformément aux dispositions du présent arrêté. »

Art. 4. L'article 3 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 décembre 1998 et 21 juin 2001, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. § 1^{er}. L'autorité compétente effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés au § 2 et à l'article 5, correspondant à au moins 25 % du nombre annuel moyen de navires distincts entrés dans les ports belges calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

§ 2. *a)* Sous réserve des dispositions de l'article *5bis*, l'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 4, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

b) En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité de la manière suivante :

— les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant au chapitre I^{er}, partie I^{ère} de l'annexe I^{er} du présent arrêté, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;

— les navires figurant au chapitre I^{er}, partie II de l'annexe I^{er} du présent arrêté sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans le système d'information Sirenac.

§ 3. Les navires qui ont été inspectés par un Etat membre au cours des six mois précédents, ne sont pas inspectés, pour autant :

— que le navire ne figure pas dans la liste du chapitre I^{er} de l'annexe I^{er} du présent arrêté, et

— 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, et

— que le navire ne soit pas couvert par les dispositions du § 2, point *a)*.

§ 4. Le paragraphe 3 ne s'applique à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions. »

— het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (ITC 1969);

— het Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 (ILO nr. 147);

— het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 1992);

alsmede de op deze Verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter die op 19 december 2001 van kracht zijn; »;

3° de bepaling onder *b)* wordt vervangen als volgt :

« *b)* « MOU » : het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaatcontrole, in de versie die geldt op 19 december 2001; »;

4° de bepaling onder *e)* wordt vervangen als volgt :

« *e)* « inspecteurs » : de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, die voldoen aan de in hoofdstuk VII van bijlage I bij dit besluit vermelde kwalificaties; »;

5° een bepaling onder *k)* wordt toegevoegd na de bepaling onder *j)* :

« *k)* « bevoegde instantie » : de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer. »

Art. 2. In artikel 2 van hetzelfde besluit gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de woorden « de met de scheepvaartcontrole belast ambtenaren die daartoe aangesteld zijn » telkens vervangen door de woorden « de inspecteurs ».

Art. 3. In hetzelfde besluit, wordt een artikel *2bis* ingevoegd, luidende :

« Art. *2bis*. De bevoegde instantie beschikt voor de inspectie van schepen over het vereiste personeelsbestand, in het bijzonder inspecteurs en neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de taken vervuld worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit. »

Art. 4. Artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 december 1998 en 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« Art. 3. § 1. Het totale aantal inspecties van de in § 2 en artikel 5 bedoelde schepen dat de bevoegde instantie jaarlijks verricht bedraagt ten minste 25 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die de Belgische havens hebben aangedaan, berekend op basis van de laatste drie kalenderjaren waarvoor statistieken beschikbaar zijn.

§ 2. *a)* De bevoegde instantie ziet er, met inachtneming van het bepaalde in artikel *5bis*, op toe dat een inspectie overeenkomstig artikel 4 wordt uitgevoerd op ieder schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in het Sirenac-informatiesysteem dat niet aan een uitgebreide inspectie is onderworpen, op voorwaarde dat een periode van tenminste één maand is verstreken na de laatste inspectie in een haven in het MOU-gebied.

b) Bij het selecteren van andere schepen voor inspectie bepaalt de bevoegde instantie de prioriteit als volgt :

— de eerste ter inspectie te selecteren schepen zijn de in hoofdstuk I, deel I van bijlage I bij dit besluit vermelde schepen, ongeacht hun prioriteitsfactor;

— de in hoofdstuk I, deel II van bijlage I bij dit besluit vermelde schepen worden geselecteerd in afnemende volgorde, volgens hun prioriteitsfactor zoals vermeld in het Sirenac-informatiesysteem.

§ 3. Schepen die minder dan zes maanden tevoren door een lid-Staat geïnspecteerd zijn, worden niet geïnspecteerd, voorzover :

— 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, en

— het schip niet onder het bepaalde in § 2, punt *a)* valt.

§ 4. § 3 is niet van toepassing op de operationele controles die specifiek in de verdragen genoemd worden. »

Art. 5. Dans l'article 4, § 1^{er}, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, les mots « Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet veillent » sont remplacés par les mots « L'autorité compétente veille ».

Art. 6. L'article 5 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. § 1^{er}. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées au chapitre V, partie A, de l'annexe I^{re} du présent arrêté, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.

§ 2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection conformément à l'article 3, § 2, point b), une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 4 peut être effectuée entre deux inspections renforcées.

§ 3. a) L'exploitant ou le capitaine d'un navire auquel le § 1^{er} est applicable communique toutes les informations visées au chapitre V, partie B, de l'annexe I^{re} du présent arrêté, à l'autorité compétente au chaque port où le navire fait escale après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée. Ces informations sont fournies au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou avant que le navire ne quitte le port précédent si le voyage doit durer moins de trois jours.

b) Tout navire qui ne se conforme pas aux dispositions du point a) est soumis à une inspection renforcée au port de destination.

§ 4. Sous réserve des dispositions de l'article 5*bis*, l'autorité compétente veille à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le § 3 est applicable et dont le coefficient de ciblage est égal ou supérieur à 7 au premier port où il fait escale après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée.

§ 5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures visées au chapitre V, partie C, de l'annexe I^{re} du présent arrêté.

Art. 7. Un article 5*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 5*bis*. § 1^{er}. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, un navire dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50 ne peut pas être soumis à une inspection conformément à l'article 3, § 2, point a), ou qu'une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 5, § 4, ne peut être effectuée, l'instance compétente informe sans tarder le système d'information Sirenac qu'une telle inspection n'a pas eu lieu.

§ 2. De tels cas sont notifiés tous les six mois, à la Commission des Communautés européennes, ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée.

§ 3. Au cours d'une année civile, ces absences d'inspection n'excèdent pas 5 % du nombre annuel moyen de navires distincts susceptibles d'être inspectés visés au § 1^{er} et qui ont fait escale dans des ports belges, calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

§ 4. Si des navires dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50, ne pouvaient être inspectés conformément au § 1^{er} dans un port belge ou dans un port de la Communauté européenne, ils sont alors soumis, selon le cas, aux inspections visées au § 1^{er}, lors de leur prochaine escale dans un port belge.

Art. 8. Un article 5*ter*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 5*ter*. § 1^{er}. L'accès au ports belges est refusé à un navire classé dans l'une des catégories du chapitre X, partie A, de l'annexe I^{re} du présent arrêté sauf dans les situations visées à l'article 8, § 6, lorsque ce navire :

soit :

— bat le pavillon d'un Etat figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente, et

— a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente;

Art. 5. In artikel 4, § 1, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de woorden « De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren, die daartoe aangesteld zijn, zorgen ervoor » vervangen door de woorden « De bevoegde instantie zorgt ervoor ».

Art. 6. Artikel 5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« Art. 5. § 1. Een schip in één van de categorieën van hoofdstuk V, deel A, van bijlage I bij dit besluit, komt in aanmerking voor een uitgebreide inspectie na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend.

§ 2. Als een dergelijk schip overeenkomstig artikel 3, § 2, punt b), ter inspectie wordt geselecteerd, wordt een uitgebreide inspectie verricht. In de periode tussen twee uitgebreide inspecties mag echter wel een inspectie overeenkomstig artikel 4 worden verricht.

§ 3. a) De exploitant of de kapitein van een schip dat valt onder § 1 deelt alle in hoofdstuk V, deel B, van bijlage I bij dit besluit vermelde informatie mee aan de bevoegde instantie in elke haven die na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie wordt aangedaan. Deze mededeling geschiedt ten minste drie dagen vóór de verwachte tijd van aankomst in de haven of, als de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen, vóór het vertrek uit de vorige haven.

b) Elk schip dat niet aan het voorschrift van punt a) voldoet, wordt in de haven van bestemming aan een uitgebreide inspectie onderworpen.

§ 4. De bevoegde instantie zorgt er, met inachtneming van artikel 5*bis*, voor dat een schip waarop § 3 van toepassing is en waarvan de prioriteitsfactor 7 of meer bedraagt, aan een uitgebreide inspectie wordt onderworpen in de eerste haven die het aandoet na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie.

§ 5. Uitgebreide inspecties vinden plaats volgens de procedures in hoofdstuk V, deel C, van bijlage I bij dit besluit.

Art. 7. In hetzelfde besluit wordt een artikel 5*bis* ingevoegd, luidende :

« Art. 5*bis*. § 1. Indien om operationele redenen een schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 niet kan worden onderworpen aan een inspectie als bedoeld in artikel 3, § 2, punt a) of een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 5, § 4, niet kan worden uitgevoerd, meldt de bevoegde instantie het Sirenac-informatiesysteem onverwijld dat een dergelijke inspectie niet heeft plaatsgevonden.

§ 2. Dergelijke gevallen worden elke zes maanden aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen kenbaar gemaakt, met vermelding van de redenen waarom geen inspectie van de betrokken schepen heeft plaatsgevonden.

§ 3. Per kalenderjaar mag het aantal niet-uitgevoerde inspecties niet meer bedragen dan 5 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die in aanmerking komen voor de in § 1 bedoelde inspecties en die de Belgische havens hebben aangedaan, berekend op basis van de laatste drie kalenderjaren waarover statistieken beschikbaar zijn.

§ 4. Indien schepen met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in een Belgische haven of in een haven in de Europese Gemeenschap niet konden worden geïnspecteerd overeenkomstig § 1, dan worden die schepen naar gelang van het geval aan de in § 1 bedoelde inspecties onderworpen in de volgende haven die zij in België aandoen.

Art. 8. In hetzelfde besluit wordt een artikel 5*ter* ingevoegd, luidende :

« Art. 5*ter*. § 1. Een schip in één van de categorieën van hoofdstuk X, deel A, van bijlage I bij dit besluit, wordt de toegang tot de Belgische havens geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 8, § 6, indien dat schip :

ofwel :

— de vlag voert van een staat die op de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat, en

— meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend, is aangehouden;

soit :

— bat le pavillon d'un Etat décrit comme présentant un « risque très élevé » ou un « risque élevé » dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente, et

— a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la deuxième ou troisième immobilisation, selon le cas.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente d'un autre Etat membre a arrêté une mesure de refus d'accès, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent autoriser le navire à rejoindre un port belge conformément aux dispositions du chapitre X, partie B, le point 3, alinéa 2, de l'annexe I^{re} du présent arrêté.

§ 3. Aux fins du § 1^{er} et § 2, les procédures fixées au chapitre X, partie B, de l'annexe I du présent arrêté sont d'application.

Art. 9. L'article 6 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 6. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément au chapitre IX de l'annexe I du présent arrêté. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire. »

Art. 10. A l'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

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

« § 1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues à l'article 3, § 2, et à l'article 5, a été ou sera supprimée conformément aux conventions. »

2° le § 3 est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés au chapitre VI de l'annexe I^{re} du présent arrêté. Dans ce contexte, le navire est immobilisé s'il n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par le chapitre XI de l'annexe I^{re} du présent arrêté. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent autoriser le navire à se rendre dans le port approprié le plus proche pour que l'anomalie soit supprimée aisément ou exiger qu'elle le soit dans un délai maximal de trente jours. A ces fins, les procédures définies à l'article 8 sont d'application. »

3° le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Lorsque les inspections visées à l'article 3, § 2, et à l'article 5 donnent lieu à une immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon (ci-après dénommée « administration du pavillon ») ou, lorsque cela n'est pas possible, 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. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'Etat du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant. »

4° le § 8 suivant est ajouté :

« § 8. En vue de la conduite des inspections visées à l'article 3, § 2, et à l'article 5, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information Equasis. »

Art. 11. A l'article 7bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 9 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 2, deuxième phrase, est remplacée par la disposition suivante :

« Lorsqu'une telle décision est prise, l'autorité compétente en informe immédiatement les autorités compétentes des autres Etats membres. »;

2° dans le § 3 les mots « Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet prennent » sont remplacés par les mots « L'autorité compétente prend ».

ofwel :

— de vlag voert van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat "met een zeer hoog risico" of "met een hoog risico", en

— meer dan eenmaal in de loop van de voorgaande zesendertig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden.

De weigering van toegang geldt zodra nadat een schip toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten waar het naargelang van het geval voor een tweede of een derde keer is aangehouden.

§ 2. Ingeval de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat een toegangsverbod heeft opgelegd, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld het schip toestaan zich naar een Belgische haven te begeven, overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk X, deel B, punt 3, tweede lid, van bijlage I bij dit besluit.

§ 3. Voor de toepassing van § 1 en § 2 zijn de procedures, vastgesteld in hoofdstuk X, deel B, van bijlage I bij dit besluit, van toepassing.

Art. 9. Artikel 6 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« Art. 6. Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie stelt de inspecteur een rapport op conform hoofdstuk IX van bijlage I bij dit besluit. De kapitein van het schip ontvangt een exemplaar van het inspectierapport. »

Art. 10. In artikel 7 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. Ten overstaan van de bevoegde instantie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie als bedoeld in artikel 3, § 2, en artikel 5 bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de verdragen worden of zullen worden verholpen. »

2° § 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. Bij zijn professioneel oordeel over de vraag of een schip al dan niet moet worden aangehouden, past de inspecteur de in hoofdstuk VI van bijlage I bij dit besluit vervatte criteria toe. In dit verband wordt het schip aangehouden wanneer het niet is uitgerust met een functionerend reisgegevens-recordersysteem, terwijl het gebruik daarvan op grond van hoofdstuk XI van bijlage I bij dit besluit verplicht is. Wanneer dit gebrek niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn het schip toestaan verder te reizen naar de dichtstbijzijnde haven waar het gebrek wel zonder meer kan worden verholpen, of kunnen zij verlangen dat het gebrek wordt verholpen binnen een termijn van ten hoogste dertig dagen. Daartoe zijn de procedures van artikel 8 van toepassing. »

3° § 5 wordt vervangen als volgt :

« § 5. Ingeval de in artikel 3, § 2, en artikel 5 bedoelde inspecties tot aanhouding leiden, dient de bevoegde instantie onmiddellijk schriftelijk onder overlegging van het inspectierapport de administratie van de staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen (de vlaggenstaatadministratie) of, wanneer dit niet mogelijk is, de consul, of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van die staat in kennis te stellen van het geheel van omstandigheden waarin optreden noodzakelijk werd geacht. Bovendien moet, indien zulks van belang is, ook mededeling worden gedaan aan de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de classificatiecertificaten of de certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen worden afgegeven. »

4° de volgende § 8 wordt toegevoegd :

« § 8. Voor het uitvoeren van de inspecties, bedoeld in artikel 3, § 2, en in artikel 5, raadplegen de inspecteurs de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie welke toegankelijk zijn via het Equasis-informatie-systeem. »

Art. 11. In artikel 7bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 2, tweede zin, wordt vervangen als volgt :

« Wanneer zo een beslissing wordt genomen, stelt de bevoegde instantie onmiddellijk de bevoegde instanties van de overige lid-Staten daarvan in kennis. »;

2° in § 3 worden de woorden « De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, zorgen » vervangen door de woorden « De bevoegde instantie zorgt ».

Art. 12. A l'article 8 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Dans les circonstances visées au § 1^{er}, l'autorité compétente donne notification à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de radoub, aux parties mentionnées à l'article 7, § 5, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage. »;

2° le § 3 est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. La notification aux parties visées au § 2 est conforme aux dispositions de l'annexe 2 du mémorandum d'entente. L'autorité compétente destinataire de cette notification informe l'autorité notificatrice des mesures prises. »

Art. 13. Dans l'article 9, § 2, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001 les mots « Lorsque les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ne disposent pas des connaissances professionnelles requises » sont remplacés par les mots « Lorsque l'autorité compétente ne dispose pas des connaissances professionnelles requises ».

Art. 14. L'article 11, alinéa 2, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 21 juin 2001, est remplacé par la disposition suivante :

« L'information énumérée au chapitre VIII, parties I^{er} et II de l'annexe I du présent arrêté, ainsi que l'information sur le changement, la suspension et le retrait de classe de navires visée à l'article 3, § 3, de l'arrêté ministériel du 30 juillet 1998 relatif à l'agrément des organismes chargés de l'inspection et de la visite des navires sont disponibles dans le système d'information Sirenac et sont rendues publiques dans le cadre du système d'information Equasis dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation. ».

Art. 15. L'article 12, § 1^{er}, du même arrêté est complété par un alinéa 3 rédigé comme suit :

« En cas d'immobilisation d'un navire pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 7 et au chapitre VI de l'annexe I du présent arrêté, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire. »

Art. 16. Le chapitre premier, partie II de l'annexe I^{er} du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 21 juin 2001 est remplacée par les dispositions suivantes :

« II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire :

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 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.

2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.

3. Les navires dont les certificats réglementaires 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 conformément à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 30 juillet 1998 relatif à l'agrément des organismes chargés de l'inspection et de la visite des navires.

4. Les navires battant le pavillon d'un Etat figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.

5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que :

- a) anomalies à supprimer avant le départ;
- b) anomalies à supprimer au prochain port d'escale;
- c) anomalies à supprimer dans les quatorze jours;
- d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions concernant le navire ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.

Art. 12. In artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 2 wordt vervangen als volgt :

« § 2. In de in § 1 genoemde omstandigheden stelt de bevoegde instantie 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. »;

2° § 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. De in § 2 genoemde kennisgeving dient in overeenstemming te zijn met bijlage 2 van het MOU. De bevoegde instantie die die kennisgeving ontvangt, licht de kennisgevende instantie in over de genomen maatregelen. »

Art. 13. In artikel 9, § 2, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, worden de woorden « Wanneer de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, niet de noodzakelijke beroepsdeskundigheid kunnen bieden, » vervangen door de woorden « Wanneer de bevoegde instantie niet de noodzakelijke beroepsdeskundigheid kan bieden ».

Art. 14. Artikel 11, tweede lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« De informatie genoemd in hoofdstuk VIII, delen I en II van bijlage I bij dit besluit en de informatie betreffende de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen als bedoeld in artikel 3, § 3, van het ministerieel besluit van 30 juli 1998 betreffende de erkenning van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties, zijn beschikbaar in het Sirenac-informatiesysteem en worden openbaar gemaakt via het Equasis-informatiesysteem, zo spoedig mogelijk nadat die inspectie is voltooid of de aanhouding is opgeheven. ».

Art. 15. Artikel 12, § 1, van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een derde lid, luidend als volgt :

« Indien een schip wordt aangehouden wegens tekortkomingen of het ontbreken van geldige certificaten als bedoeld in artikel 7 en hoofdstuk VI van bijlage I bij dit besluit, worden alle kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip. »

Art. 16. Hoofdstuk I, deel II, van bijlage I bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« II. Totale prioriteitsfactor

De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking :

1. Schepen die een haven van een lid-Staat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf maanden of meer aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lid-Staten 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 lid-Staten 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.

2. Schepen die de afgelopen zes maanden door geen enkele lid-Staat geïnspecteerd zijn.

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 overeenkomstig artikel 2 van het ministerieel besluit van 30 juli 1998 betreffende de erkenning van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.

4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de zwarte lijst die gepubliceerd is in het jaarverslag van het MOU.

5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden, met name :

- a) voor tekortkomingen die voor het vertrek moeten worden verholpen;
- b) voor tekortkomingen die in de volgende haven die zij aandoen moeten worden verholpen;
- c) voor tekortkomingen die binnen veertien dagen moeten worden verholpen;
- d) voor tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven.

Indien met betrekking tot het schip maatregelen zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen, wordt daar rekening mee gehouden.

6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 1^{er}.
9. Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.
10. Les navires des catégories visées au chapitre V, A.
11. Les navires de plus de treize ans d'âge.

Pour établir l'ordre de priorité pour l'inspection des navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente tient compte du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I^{re}, section I^{re} du mémorandum d'entente de Paris : à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient de ciblage applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. 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 3, 4, 8, 9, 10 et 11.

Cependant, aux fins de l'article 5, § 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10. »

Art. 17. Au chapitre II de l'annexe I^{re} du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 décembre 1998 et 21 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 10 est remplacé par les points suivants :

« 10. Document relatif à l'équipage minimum.

10bis. Certificats délivrés conformément à la convention STCW. »;

2° le point 35 suivant est ajouté :

« 35. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992). »

Art. 18. Dans le chapitre III, point 1^{er}, de l'annexe I^{re} du même arrêté remplacé par l'arrêté royal du 9 décembre 1998, les mots « 8 et 11 » sont remplacés par les mots « et 8 ».

Art. 19. Le chapitre V de l'annexe I^{re} du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

« CHAPITRE V

A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCEE (en vertu de l'article 5, § 1^{er})

1. 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.

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. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes brutes et de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, points a) et b), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

B. INFORMATIONS À NOTIFIER À L'AUTORITE COMPETENTE (en vertu de l'article 5, § 3, a)

A. nom;

B. pavillon;

C. le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire;

D. port en lourd;

E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire;

F. pour les navires-citernes :

Fa. configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque;

Fb. état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertes;

Fc. volume et nature de la cargaison;

G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente;

6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen.

7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.

8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 1 genoemde verdragen heeft geratificeerd.

9. Schepen die geklasseerd zijn bij een classificatiebureau waarvan het aantal tekortkomingen boven het gemiddelde liggen.

10. Schepen van de categorieën, vermeld in hoofdstuk V, onder A.

11. Schepen van meer dan dertien jaar oud.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie, overeenkomstig bijlage I, deel I, van het MOU, rekening met de door het Sirenac-informatiesysteem aangegeven totale prioriteitsfactor. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De totale prioriteitsfactor is de som van de toepasselijke prioriteitsfactorwaarden zoals vastgesteld in het kader van het MOU. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste 12 maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de punten 3, 4, 8, 9, 10 en 11.

In het kader van artikel 5, § 4, mag voor de totale prioriteitsfactor echter geen rekening worden gehouden met punt 10. »

Art. 17. In hoofdstuk II van bijlage I bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 december 1998 en 21 juni 2001, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 10 wordt vervangen door de volgende punten :

« 10. Document inzake minimumbemanning.

10bis. Certificaten, afgegeven krachtens het STCW-verdrag. »;

2° het volgende punt 35 wordt toegevoegd :

« 35. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid terzake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992). »

Art. 18. In hoofdstuk III, punt 1, van bijlage I bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 december 1998, worden de woorden « 8 en 11 » vervangen door de woorden « en 8 ».

Art. 19. Hoofdstuk V, van bijlage I bij hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK V

A. CATEGORIEËN SCHEPEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR UITGEBREIDE INSPECTIE (zoals bedoeld in artikel 5, § 1)

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

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

3. Olietankers met een brutotonnage van ten minste 3 000, die ouder zijn dan vijftien jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

4. Andere passagiersschepen die ouder zijn dan 15 jaar dan de passagiersschepen, bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

B. AAN DE BEVOEGDE INSTANTIE TE VERSTREKKEN INFORMATIE (zoals bedoeld in artikel 5, § 3, a)

A. naam;

B. vlag;

C. eventueel IMO-identificatienummer;

D. ton draagvermogen (tdwt);

E. jaar waarin het schip gebouwd is, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip;

F. voor tankers :

Fa. configuratie : enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;

Fb. conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;

Fc. volume en aard van de lading;

G. waarschijnlijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie;

H. durée prévue de l'escale;

I. opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres);

J. inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCEDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 5, § 5)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins 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 partie 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, par exemple 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. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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 de la mention du produit transporté 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.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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 ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales;

— accès aux cales;

— vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification :

1) rapports sur les visites concernant les structures;

2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire;

3) rapports sur les mesures de l'épaisseur;

4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

H. geplande duur van het verblijf in de haven;

I. geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere);

J. geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming.

C. PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (zoals bedoeld in artikel 5, § 5)

Afhankelijk van de praktische uitvoerbaarheid of van beperkingen in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven, dienen ten minste de volgende punten deel uit te maken van de uitgebreide inspectie. Inspecteurs dienen te beseffen dat bij bepaalde werkzaamheden aan boord, bijvoorbeeld laad- en loswerkzaamheden, de veiligheid in gevaar kan komen als er beproevingen moeten worden uitgevoerd die op die werkzaamheden 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;

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

— beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;

— inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;

— inspectie en, voorzover mogelijk, beproeving van de olieseperator in de machinekamer.

2. GAS- EN CHEMICALIENTANKERS

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

— bewakings- en veiligheidsinrichtingen van de ladingstank 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 passend 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, naargelang van het geval);

— vermelding van het vervoerde product 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.

3. BULKSCHEPEN

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

— mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerktuigen;

— mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;

— mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;

— toegangen tot de laadruimten;

— controle op de aanwezigheid aan boord van de onderstaande documenten, verificatie van die documenten en bevestiging dat de vlagstaat of het classificatiebureau ze heeft bekrachtigd :

1) rapporten van structurele inspecties;

2) rapporten ter beoordeling van de conditie van het schip;

3) diktemetingsrapporten;

4) de beschrijving, bedoeld in IMO-resolutie A.744(18).

4. PETROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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;
- contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène;
- citernes à ballast : au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examinée tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme/le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection;
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification :

- 1) rapports sur les visites concernant les structures;
- 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire;
- 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur;
- 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

5. NAVIRES À PASSAGERS NON VISES PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE CITEE SOUS LA PARTIE A

Outre les points énumérés à la partie C, 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 n'entravent pas le 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. »

Art. 20. Au chapitre VI de l'annexe I^o du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le point 2 de l'introduction les mots « au chef de district du Service de l'Inspection maritime » sont remplacés par les mots « à l'autorité compétente »;

2° dans le point 3 de l'introduction les mots « le chef de district du Service de l'Inspection maritime » sont remplacés par les mots « les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet »;

3° dans le point 4 de l'introduction les mots « le chef de district du Service de l'Inspection maritime, une fois informé de l'exécution des réparations, se soit assuré » sont remplacés par les mots « les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, une fois informés de l'exécution des réparations, se soient assurés »;

4° au point 2 (Application des critères principaux), le texte suivant est ajouté :

« 14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident. »

5° au point 3.1 les mots « Absence des certificats valables » sont remplacés par les mots « Absence des certificats et documents valables »;

6° au point 3.2, le texte suivant est ajouté :

« 15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention Solas 74, chapitre XI, règle 2.

16. Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire. »

7° au point 3.6, le texte suivant est ajouté :

« 5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol. »

4. OLIETANKERS

Naast de onder punt 1 genoemde punten dient een uitgebreide inspectie van olietankers ook de onderstaande punten te omvatten :

- vast aangebracht dekschuimbrandblussysteem;
- brandblusmiddelen in het algemeen;
- inspectie van de brandkleppen in de machinekamer, de pompkamer en accommodatie;
- controle van de druk van het inertgas en het zuurstofgehalte;
- ballasttanks : ten minste een van de ballasttanks in het ladingsgedeelte dient in eerste instantie via het tankmangat/de dektoegang te worden onderzocht; indien de inspecteur op duidelijke gronden verdere inspectie nodig acht, moet een inspectie binnen in de tank plaatsvinden;

— controle op de aanwezigheid aan boord van de volgende documenten, verificatie van die documenten en bevestiging dat de vlagstaat of het classificatiebureau ze heeft bekrachtigd :

- 1) rapporten van structurele inspecties;
- 2) rapporten ter beoordeling van de conditie van het schip;
- 3) diktemetingsrapporten;
- 4) de beschrijving, bedoeld in IMO-resolutie A.744(18).

5. PASSAGIERSSCHEPEN DIE NIET ONDER DE ONDER DEEL A GENOEMDE RICHTLIJN 1999/35/EG VALLEN

Naast de onder deel C, punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook de onderstaande punten omvatten :

- beproeving van het branddetectie- en alarmsysteem;
- beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
- beproeving van het boordomroepsysteem;
- brandoefening waarbij ten minste 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 lidstaat 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. »

Art. 20. In hoofdstuk VI van bijlage I bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in punt 2 van de inleiding worden de woorden « het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie » vervangen door de woorden « de bevoegde instantie »;

2° in punt 3 van de inleiding worden de woorden « het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie » vervangen door de woorden « de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangeteld zijn »;

3° in punt 4 van de inleiding worden de woorden « Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan heeft vergewist » vervangen door de woorden « De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan hebben vergewist »;

4° het volgende wordt toegevoegd aan punt 2 (toepassing van de belangrijkste criteria) :

« 14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie verstrekken. »

5° in punt 3.1 worden de woorden « Het ontbreken van geldige certificaten » vervangen door de woorden « Het ontbreken van geldige certificaten en documenten »;

6° het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.2 :

« 15. Het niet uitvoeren van het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig Solas 74, hoofdstuk XI, voorschrift 2.

16. Het ontbreken of het niet goed werken van een reisgegevensrecorder (VDR), wanneer het gebruik daarvan verplicht is. »

7° het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.6 :

« 5. Het inspectierapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13 G (3) (b) van het Marpol-verdrag. »

Art. 21. Le chapitre VII, point 1^{er}, de l'annexe I^{er} du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001 est remplacé par la disposition suivante :

« 1. L'inspecteur est autorisé à procéder au contrôle par l'Etat du port. »

Art. 22. Le chapitre VIII de l'annexe I du même arrêté, ajouté par l'arrêté royal du 21 juin 2001, est remplacé par la disposition suivante :

« CHAPITRE VIII

Publication d'information relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des Etats membres (visée à l'article 11)

I. L'information publiée conformément à l'article 11, alinéa 1^{er}, comprend les éléments suivants :

- le nom du navire;
- le numéro OMI;
- le type du navire;
- la jauge brute;
- l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire;
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire;
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrètement responsable du choix du navire et le type d'affrètement;

- l'Etat du pavillon;
- la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant;
- la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés;
- le port et la date de la dernière inspection renforcée et, le cas échéant, l'indication qu'une immobilisation a été prononcée;

- le port et la date de la dernière visite spéciale, et le nom de l'organisme qui a effectué la visite;

- le nombre des immobilisations au cours des vingt-quatre derniers mois;

- le pays et le port d'immobilisation;
- la date de levée de l'immobilisation;
- la durée de l'immobilisation, en jours;
- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites;
- la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification;

- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté européenne, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites;

- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation;

- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté européenne.

II. L'information concernant les navires inspectés, rendue publique conformément à l'article 11, alinéa 2, comprend les éléments suivants :

- le nom du navire;
- le numéro OMI;
- le type de navire;
- la jauge brute;
- l'année de construction;
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire;

Art. 21. Hoofdstuk VII, punt 1) van bijlage I bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« 1. De inspecteur wordt gemachtigd havenstaatcontrole uit te voeren. »

Art. 22. Hoofdstuk VIII van bijlage I bij hetzelfde besluit, toegevoegd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001, wordt vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK VIII

Publicatie van informatie in verband met aanhoudingen en inspecties in de havens van de lidstaten (zoals bedoeld in artikel 11)

I. Informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 11, eerste lid, moet het volgende omvatten :

- naam van het schip;
- IMO-nummer;
- type van het schip;
- tonnage (gt);
- bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip;

- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip;
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type bevrachtingsovereenkomst;

- vlaggenstaat;
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voor zover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven;

- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten;

- haven waar en datum waarop de laatste uitgebreide inspectie heeft plaatsgevonden met eventueel de vermelding of er een aanhouding werd bevolen;

- haven waar en datum waarop de laatste speciale inspectie heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd;

- aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande vierentwintig maanden;

- land en haven van aanhouding;
- datum waarop de aanhouding is opgeheven;
- duur van de aanhouding, in dagen;

- aantal geconstateerde tekortkomingen en de redenen voor aanhouding, in duidelijke en expliciete bewoordingen;

- beschrijving van de maatregelen die door de bevoegde instantie zijn genomen, en voorzover van toepassing, door het classificatiebureau als maatregel volgend op de aanhouding;

- indien voor het schip een weigering van toegang tot iedere haven binnen de Europese Gemeenschap geldt, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen;

- voorzover van toepassing, aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid;

- beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot een haven in de Europese Gemeenschap is geweigerd.

II. Informatie betreffende geïnspecteerde schepen die in overeenstemming met artikel 11, tweede lid, openbaar wordt gemaakt dient het volgende te omvatten :

- naam van het schip;
- IMO-nummer;
- type van het schip;
- tonnage (gt);
- bouwjaar;
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip;

— pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement;

— l'Etat du pavillon;

— la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant;

— la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés;

— le pays, le port et la date d'inspection;

— le nombre et la nature des anomalies, par catégorie d'anomalie. »

Art. 23. Les chapitres IX, X et XI suivants sont ajoutés à l'annexe I^o du même arrêté :

« CHAPITRE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 6

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants :

I. Information générale

1. autorité compétente ayant rédigé le rapport;

2. date et lieu de l'inspection;

3. nom du navire inspecté;

4. pavillon;

5. type de navire;

6. numéro OMI;

7. indicatif d'appel;

8. jauge brute;

9. port en lourd (le cas échéant);

10. année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire;

11. la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant;

12. la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon;

13. nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire;

14. nom et adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac;

15. date finale de rédaction du rapport d'inspection;

16. mention indiquant que d'information détaillée concernant une inspection ou une immobilisation peut faire l'objet d'une publication.

II. Information relative à l'inspection

1. certificats délivrés en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration;

2. parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'inspection détaillée ou renforcée);

3. type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée);

4. nature des anomalies;

5. mesures prises.

III. Information supplémentaire en cas d'immobilisation

1. date de la décision d'immobilisation;

2. date de la levée de l'immobilisation;

3. nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions pertinentes, le cas échéant);

4. renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle;

5. indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation;

6. mesures prises.

— in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter;

— vlaggenstaat;

— het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven;

— het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten;

— land, haven en datum van inspectie;

— aantal en aard van de tekortkomingen. »

Art. 23. De volgende hoofdstukken IX, X en XI worden aan bijlage I bij hetzelfde besluit toegevoegd :

« HOOFDSTUK IX

Inspectierapport, opgesteld overeenkomstig artikel 6

Het inspectierapport moet ten minste de volgende punten omvatten :

I. Algemeen

1. bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven;

2. datum en plaats van inspectie

3. naam van het geïnspecteerde schip;

4. vlag;

5. type van het schip;

6. IMO-nummer;

7. roepletters;

8. tonnage (gt);

9. draagvermogen (voorzover van toepassing)

10. bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip;

11. het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven;

12. het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen;

13. naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip;

14. naam en adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren;

15. definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven;

16. vermelding dat informatie over een inspectie of een aanhouding bekend kan worden gemaakt.

II. Informatie over de inspectie

1. certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen, instantie of organisatie die het/de betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen;

2. delen of elementen van het schip welke geïnspecteerd werden (in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie);

3. soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie);

4. aard van de tekortkomingen;

5. genomen maatregelen.

III. Aanvullende informatie in geval van aanhouding

1. datum van het aanhoudingsbevel;

2. datum waarop het aanhoudingsbevel is opgeheven;

3. aard van de tekortkomingen die een aanhoudingsbevel wettigen (verwijzingen naar verdragen, indien van toepassing);

4. informatie over de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie;

5. aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid;

6. genomen maatregelen.

CHAPITRE X

A. CATEGORIES DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE (en vertu de l'article 5ter, § 1^{er} et § 2)

1. navires-citernes pour gaz et produits chimiques;
2. vraquiers;
3. pétroliers;
4. navires à passagers.

B. PROCEDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE (en vertu de l'article 5ter, § 3)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 5ter sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la deuxième ou la troisième fois selon le cas, informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente doit informer également l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission des Communautés européennes, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'Etat du pavillon certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.

3. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'à la suite d'une nouvelle inspection du navire, dans un port convenu, par les inspecteurs et que si la preuve est apportée, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent, avec l'accord de l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à rejoindre le port en question, dans le seul but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au point 2.

La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments pertinents figurant au chapitre V, partie C.

Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

4. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet conformément au point 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

L'autorité compétente doit également informer de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission des Communautés européennes, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

5. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès a été refusé doivent être rendues disponibles dans le système d'information Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 11 du chapitre VIII.

HOOFDSTUK X

A. CATEGORIEËN VAN SCHEPEN WAARVOOR EEN WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP GELDT (zoals bedoeld in artikel 5ter, § 1 en § 2)

1. gas- en chemicaliëntankers;
2. bulkschepen;
3. olietankers;
4. passagiersschepen.

B. PROCEDURES VOOR HET WEIGEREN VAN DE TOEGANG TOT DE HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP (als bedoeld in artikel 5ter, § 3)

1. Indien aan de in artikel 5ter beschreven voorwaarden wordt voldaan, moet de bevoegde instantie van de haven waar het schip voor de tweede of de derde maal, naargelang van het geval, is aangehouden, de kapitein en de eigenaar of de exploitant van het schip schriftelijk in kennis stellen van het toegangsverbod dat tegen het schip werd uitgesproken.

De bevoegde instantie moet ook de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU daarvan in kennis stellen.

Het toegangsverbod wordt van kracht zodra aan het schip toestemming is verleend om de haven te verlaten nadat de tekortkomingen die aanleiding waren voor aanhouding zijn verholpen.

2. Om het toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van de administratie van de vlaggenstaat of van het namens die administratie optredende classificatiebureau, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een certificaat van het classificatiebureau dat het schip heeft geïnspecteerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld.

3. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven door de inspecteurs en indien ten genoegen van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld, wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke eisen van de internationale verdragen.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld, kunnen met de instemming van de bevoegde autoriteit van de lid-Staat die een toegangsverbod heeft opgelegd het schip toestaan zich naar een Belgische haven te begeven, uitsluitend om na te gaan of het schip aan de voorwaarden van punt 2 voldoet.

De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van hoofdstuk V, deel C, dient te omvatten.

Alle kosten van deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen.

4. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld voldoen in overeenstemming met punt 2, moet het toegangsverbod worden opgeheven. De eigenaar of de exploitant van het schip moet daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld.

De bevoegde instantie moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lid-Staten, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU.

5. De informatie over schepen met toegangsverbod moet in het Sirenac-informatiesysteem beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 en van hoofdstuk VIII.

CHAPITRE XI

Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du voyage

Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port belge sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes établies par la résolution A.861(20) de l'OMI et aux normes-tests établies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI) :

- les navires à passagers construits à partir du 1^{er} juillet 2002;
- les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date de la première visite effectuée à partir du 1^{er} juillet 2002;
- les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard le 1^{er} janvier 2004;
- les navires autres que les navires à passagers jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus, et construits à partir du 1^{er} juillet 2002.

Les navires entrant dans les catégories suivantes et construits avant le 1^{er} juillet 2002 qui font escale dans un port belge sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes de l'OMI applicables en la matière :

- les navires de charge jaugeant 20.000 tonnes brutes et plus, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2007;
- les navires de charge jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus mais moins de 20 000 tonnes brutes, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2008. ».

Art. 24. A l'article 24 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 28 mars 1984 et 13 septembre 1998, le point 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

« 1. En ce qui concerne la surveillance des navires étrangers, les dispositions du présent arrêté et 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 sont d'application. »

Art. 25. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 26. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 31 janvier 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

HOOFDSTUK XI

Internationale en communautaire vereisten met betrekking tot reisgegevensrecordersystemen

Schepen van de navolgende categorieën moeten, wanneer zij een Belgische haven aandoen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861(20) van de IMO en de testnormen zoals vastgelegd in norm 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) :

- passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002;
- ro-ro-passagiersschepen die zijn gebouwd voor 1 juli 2002, uiterlijk bij de eerste controle op of na 1 juli 2002;
- andere dan ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002, uiterlijk 1 januari 2004;
- andere dan passagiersschepen van 3 000 ton en meer, die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002.

Schepen van de navolgende categorieën die gebouwd zijn voor 1 juli 2002, moeten, wanneer zij een Belgische haven aandoen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de desbetreffende IMO-normen :

- vrachtschepen van 20.000 ton en meer, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007;
- vrachtschepen van 3 000 ton en meer, doch minder dan 20 000 ton, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2008. ».

Art. 24. In artikel 24 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 maart 1984 en 13 september 1998, wordt punt 1 vervangen als volgt :

« 1. Wat het toezicht over de vreemde schepen betreft, zijn de bepalingen van dit besluit en het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement van toepassing. »

Art. 25. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 26. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 31 januari 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2003 — 720

[2003/15028]

11 FEVRIER 2003. — Arrêté ministériel portant création d'un comité de concertation de base pour la Coopération technique belge et désignation de son président

Le Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement;

Vu la loi du 21 décembre 1998 portant création de la « Coopération technique belge » sous la forme d'une société de droit public, notamment l'article 33, alinéa 3;

Vu l'arrêté royal du 28 septembre 1984 portant exécution de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, notamment les articles 34, alinéa 2, modifié par l'arrêté royal de 8 mai 2001;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2003 — 720

[2003/15028]

11 FEBRUARI 2003. — Ministerieel besluit houdende de oprichting van een basisoverlegcomité voor de Belgische Technische Coöperatie en aanwijzing van haar voorzitter

De Staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking,

Gelet op de wet van 21 december 1998 tot regeling van de Belgische Technische Coöperatie in de vorm van een vennootschap van publiek recht, inzonderheid artikel 33, derde lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, inzonderheid op de artikelen 34, tweede lid, gewijzigd door het koninklijk besluit van 8 mei 2001;