

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 861

[C — 2004/14044]

29 FEBRUARI 2004. — Koninklijk besluit inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 241 van 31 december 1983 en bij de wet van 3 mei 1999;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juli 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 7 januari 1998, 13 juli 1998, 13 september 1998, 23 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002 en 31 januari 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 augustus 1998 betreffende de machtiging van erkende organisaties ter uitvoering van de reglementaire diensten die verbonden zijn aan de afgifte van certificaten aan de in België geregistreerde schepen;

Gelet op het ministerieel besluit van 30 juli 1998 betreffende de erkenning van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties;

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

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 2, eerste lid, van richtlijn 2001/105/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties, bepaalt dat de lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen doen in werking treden om uiterlijk op 22 juli 2003 aan deze richtlijn te voldoen;

Overwegende dat, aangezien België zijn verplichtingen niet tijdig is nagekomen, de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 11 november 2003 een gemotiveerd advies krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap heeft uitgebracht; dat België zich onverwijld dient te conformeren aan dit advies door omzetting van de richtlijn in nationaal recht om alsnog een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;

Gelet op advies 36.482/4 van de Raad van State, gegeven op 4 februari 2004, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit ter omzetting van richtlijn 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie 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, gewijzigd bij richtlijn 97/58/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 26 september 1997, bij richtlijn 2001/105/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 december 2001 en bij richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 november 2002 wordt verstaan onder :

- a) «schip»: een schip waarop de internationale verdragen van toepassing zijn;
- b) «schip dat de Belgische vlag voert»: een schip dat in België geregistreerd is en dat de Belgische vlag voert overeenkomstig de Belgische wetgeving;
- c) «inspecties en controles»: de inspecties en controles die krachtens de internationale verdragen moeten worden uitgevoerd;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 861

[C — 2004/14044]

29 FEVRIER 2004. — Arrêté royal établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, modifiée par l'arrêté royal n° 241 du 31 décembre 1983 et par la loi du 3 mai 1999;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977, 24 novembre 1978, 10 juillet 1981, 28 mars 1984, 2 mai 1984, 7 mai 1984, 12 juin 1996, 20 janvier 1997, 7 janvier 1998, 13 juillet 1998, 13 septembre 1998, 23 décembre 1998, 3 mai 1999, 23 octobre 2001, 11 mars 2002 et 31 janvier 2003;

Vu l'arrêté royal du 19 août 1998 relatif à l'habilitation des organismes agréés à exécuter les services réglementaires liés à la délivrance de certificats aux navires enregistrés en Belgique;

Vu l'arrêté ministériel du 30 juillet 1998 relatif à l'agrément des organismes chargés de l'inspection et de la visite des navires;

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

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 2, alinéa 1^{er}, de la directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, les Etats membres doivent mettre en vigueur au plus tard le 22 juillet 2003 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé le 11 novembre 2003 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgique doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la directive en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

Vu l'avis 36.482/4 du Conseil d'Etat, donné le 4 février 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté transposant la directive 94/57/CE du Conseil de l'Union européenne 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, modifiée par la directive 97/58/CE de la Commission des Communautés européennes du 26 septembre 1997, par la directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 19 décembre 2001 et par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 5 novembre 2002, on entend par :

- a) « navire » : un navire relevant du champ d'application des conventions internationales;
- b) « navire battant pavillon belge » : un navire enregistré en Belgique et battant pavillon belge conformément à la législation belge;
- c) « inspections et visites » : les inspections et les visites qu'il est obligatoire d'effectuer en vertu des conventions internationales;

d) « internationale verdragen » : het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas 74/78), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter, in de versie die van kracht is;

e) « organisatie » : een classificatiebureau of andere particuliere instelling die veiligheidsbeoordelingen uitvoert voor een overheidsinstantie;

f) « erkende organisatie » : een organisatie die erkend is overeenkomstig artikel 3;

g) « machtiging » : handeling waarbij een lid-Staat aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert;

h) « certificaat » : een getuigschrift dat door of namens een lidstaat is afgegeven overeenkomstig de internationale verdragen;

i) « klassecertificaat » : een document dat door een classificatiebureau is afgegeven overeenkomstig de regels en voorschriften die dit classificatiebureau heeft vastgesteld en openbaar gemaakt en dat betrekking heeft op de structurele en mechanische geschiktheid van een schip voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;

j) « de Minister » : de minister bevoegd voor de maritieme zaken en de scheepvaart;

k) « de aangestelde ambtenaar » : de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is;

l) « lidstaat » : een lid-Staat van de Europese Unie.

Art. 2. § 1. De aangestelde ambtenaar ziet erop toe dat de internationale verdragen, met name die betreffende de inspectie en de controle van schepen en de afgifte van certificaten en certificaten van vrijstelling, naar behoren worden nageleefd.

De aangestelde ambtenaar gaat te werk overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de bijlage en het aanhangsel van resolutie A.847(20) van de IMO betreffende richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten.

§ 2. Wanneer de Minister voor de toepassing van § 1 besluit om, voor de schepen die de Belgische vlag voeren,

1° organisaties te machtigen tot de volledige of gedeeltelijke uitvoering van inspecties en controles in verband met certificaten, met inbegrip van die voor het beoordelen van de naleving van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, en, wanneer van toepassing, tot het afgeven en vernieuwen van de betrokken certificaten, of

2° organisaties te belasten met het volledig of gedeeltelijk uitvoeren van de onder 1° bedoelde inspecties en controles,

vertrouwt hij deze taken alleen toe aan erkende organisaties.

Voor de eerste afgifte van certificaten van vrijstelling is in ieder geval de goedkeuring van de aangestelde ambtenaar vereist.

§ 3. Dit artikel is niet van toepassing op de certificatie van afzonderlijke onderdelen van de scheepsuitrusting.

Art. 3. § 1. De erkenning verleend door de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan een organisatie, die voldoet aan de criteria van de bijlage, wordt aanvaard in België.

§ 2. De Minister, die een nog niet erkende organisatie wil machtigen, dient een aanvraag tot erkenning in bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen, samen met volledige informatie over en bewijzen van de naleving van de criteria van de bijlage en informatie over de eis en de verbintenis dat de organisatie de bepalingen van artikel 9, §§ 2, 4 en 5 zal naleven.

§ 3. De organisaties die op 22 januari 2002 reeds erkend waren op grond van het ministerieel besluit van 30 juli 1998 betreffende de erkenning van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties, blijven erkend. Van deze organisaties zal echter naleving worden geëist van de bepalingen van dit besluit, hetgeen bij de in artikel 7 bedoelde eerste beoordelingen zal worden beoordeeld.

Art. 4. § 1. Een erkende organisatie kan voor de schepen die de Belgische vlag voeren door de Minister worden gemachtigd tot de volledige of gedeeltelijke uitvoering van inspecties en controles in verband met certificaten met inbegrip van het afgeven en vernieuwen van de betrokken certificaten. Deze machtiging kan echter niet de afgifte van het certificaat van deugdelijkheid bedoeld in artikel 5 van de wet op de veiligheid der schepen van 5 juni 1972 omvatten.

d) « conventions internationales » : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74/78), la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant, dans leur version actualisée;

e) « organisme » : une société de classification ou tout autre organisme privé effectuant des travaux d'évaluation de la sécurité pour une administration;

f) « organisme agréé » : un organisme agréé conformément à l'article 3;

g) « habilitation » : un acte en vertu duquel un Etat membre autorise un organisme agréé ou lui donne délégation;

h) « certificat » : un certificat délivré par un Etat membre ou au nom d'un Etat membre conformément aux conventions internationales;

i) « certificat de classification » : un document délivré par une société de classification certifiant l'aptitude d'un navire, quant à sa structure et son état mécanique, à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux réglementations fixées et rendues publiques par cette société;

j) « le Ministre » : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions;

k) « le fonctionnaire désigné » : l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

l) « Etat membre » : un Etat membre de l'Union européenne.

Art. 2. § 1^{er}. Le fonctionnaire désigné veille à l'application effective des conventions internationales, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats et des certificats d'exemption.

Le fonctionnaire désigné agit en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les Etats de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.

§ 2. Lorsque aux fins du § 1^{er}, le Ministre décide, pour les navires battant pavillon belge,

1° d'habiliter des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats, y compris celles permettant d'évaluer le respect de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, et, le cas échéant, à délivrer ou renouveler les certificats y relatifs ou

2° de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie, des inspections et des visites visées au point 1°,

il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

Le fonctionnaire désigné approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

§ 3. Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

Art. 3. § 1^{er}. L'agrément octroyé par la Commission des Communautés européennes à un organisme répondant aux critères fixés en annexe, est accepté en Belgique.

§ 2. Le Ministre qui veut habiliter un organisme qui n'est pas encore agréé, soumet à la Commission des Communautés européennes une demande d'agrément accompagnée d'informations complètes concernant la conformité aux critères énoncés dans l'annexe, preuves à l'appui, et concernant les prescriptions de l'article 9, §§ 2, 4 et 5, et l'engagement de s'y conformer.

§ 3. Les organismes qui, le 22 janvier 2002, sont déjà agréés sur le fondement de l'arrêté ministériel du 30 juillet 1998 relatif à l'agrément des organismes chargés de l'inspection et de la visite des navires conservent leur agrément. Néanmoins, ces organismes sont requis de se conformer aux dispositions prévues par le présent arrêté et cette conformité est évaluée lors des premières évaluations visées à l'article 7.

Art. 4. § 1^{er}. Un organisme agréé peut être habilité par le Ministre, pour les navires battant pavillon belge, à effectuer en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats et à délivrer ou renouveler les certificats y relatifs. Cette habilitation ne peut pas contenir la délivrance du certificat de navigabilité visé à l'article 5 de la loi sur la sécurité des navires du 5 juin 1972.

§ 2. Deze machtiging kan enkel worden verstrekt aan een erkende organisatie die in België een plaatselijke vertegenwoordiging heeft.

Deze plaatselijke vertegenwoordiging dient rechtspersoonlijkheid overeenkomstig de Belgische wetgeving te hebben.

§ 3. Deze schriftelijke machtiging, « werkafpraak » genoemd, wordt meegedeeld aan de organisatie.

De werkafpraak wordt vastgesteld in de vorm van een formele schriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridische regeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst :

1° de bepalingen van aanhangsel II bij resolutie A.739 (18) van de IMO over richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de overheid optreden, met als inspiratiebron de bijlage, aanhangsels en toevoeging bij de circulaires MSC/Circ. 710 en MEPC/Circ. 307 van de IMO betreffende een modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de overheid optreden;

2° de volgende bepalingen betreffende de financiële aansprakelijkheid :

a) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloosstellen van gelaedeerden in verband met verlies van of schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood in verband met een incident waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een opzettelijk handelen dan wel verzuim of grove nalatigheid van de erkende organisatie, haar organen, werknemers of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin voormeld verlies, schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt;

b) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden in verband met persoonlijk letsel of dood in verband met een incident waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin genoemd persoonlijk letsel of de dood naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt; het door de erkende organisatie te betalen maximumbedrag kan worden beperkt, maar een dergelijk bedrag moet ten minste 4 miljoen EUR bedragen;

c) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden in verband met verlies van of schade aan goederen in verband met een incident waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin het voormelde verlies of de voormelde schade naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt; het door de erkende organisatie te betalen maximumbedrag kan worden beperkt, maar een dergelijk bedrag moet ten minste 2 miljoen EUR bedragen;

3° een periodieke controle door de aangestelde ambtenaar van de taken die de gemachtigde organisaties uitvoeren als bedoeld in artikel 7, § 1;

4° de mogelijkheid van aselechte en gedetailleerde inspecties van schepen;

5° de rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot en de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen, als bedoeld in artikel 9, § 3.

§ 4. De Minister legt een kopie van deze schriftelijke machtiging over aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Art. 5. Wanneer de in artikel 3 bedoelde organisaties niet meer voldoen aan de criteria van de bijlage of aan de prestatiegegevens met betrekking tot veiligheid en verontreinigingspreventie, vastgesteld aan de hand van de gegevens die in het kader van het memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole of soortgelijke programma's zijn samengesteld, wordt hun erkenning ingetrokken.

§ 2. Cette habilitation peut uniquement être accordée à un organisme agréé disposant d'une représentation locale en Belgique.

Cette représentation locale doit être dotée de la personnalité juridique au regard du droit belge.

§ 3. Cette habilitation écrite, dénommée « relation de travail » est notifiée à l'organisme.

La relation de travail est régie par un accord officiel, écrit et non discriminatoire, ou par des dispositions légales équivalentes, définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au moins :

1° les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739 (18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circ. 710 et MPEC/Circ. 307 de l'OMI relatives à l'accord type pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration;

2° les dispositions suivantes concernant la responsabilité financière :

a) si l'administration est finalement déclarée responsable d'un incident de manière définitive par une cour ou un tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaire ou d'une négligence grave de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé;

b) si l'administration est finalement déclarée responsable d'un incident de manière définitive par une cour ou un tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit dommage ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; le montant maximal à verser par l'organisme agréé peut être limité, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à 4 millions d'EUR;

c) si l'administration est finalement déclarée responsable d'un incident de manière définitive par une cour ou un tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice ou dommage est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; le montant maximal à verser par l'organisme agréé peut être limité, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à 2 millions d'EUR;

3° un audit périodique par le fonctionnaire désigné des tâches que les organismes exécutent au sens de l'article 7, § 1^{er};

4° la possibilité de soumettre les navires à des inspections aléatoires et approfondies;

5° la notification d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, les modifications, les suspensions et les retraits de classe, au sens de l'article 9, § 3.

§ 4. Le Ministre transmet une copie de cette habilitation écrite à la Commission des Communautés européennes.

Art. 5. L'agrément est retiré aux organismes visés à l'article 3 qui ne satisfont plus aux critères énoncés dans l'annexe ou qui ne répondent pas aux fiches de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution établies sur la base des données produites dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port et/ou d'autres programmes.

De betrokken organisatie heeft de gelegenheid om voorafgaandelijk haar opmerkingen te maken aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, bevoegd om de erkenning in te trekken.

Art. 6. Niettegenstaande de in de bijlage vermelde criteria kan de Minister die van oordeel is dat hij een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens hem de in artikel 2 omschreven taken uit te voeren, die machtiging schorsen.

De Minister stelt de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de andere lid-Staten onverwijld in kennis van zijn met redenen omklede besluit.

Art. 7. § 1. De met de scheepvaartcontrole belaste dienst vergewist zich ervan dat erkende organisaties de taken waartoe zij voor de toepassing van artikel 2, § 2, werden gemachtigd, daadwerkelijk uitvoeren.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste dienst voert daartoe minstens om de twee jaar controles uit en legt uiterlijk op 31 maart van het jaar dat volgt op de jaren waarvoor de naleving werd beoordeeld een verslag over de resultaten van die controles voor aan de andere lidstaten en de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Elke erkende organisatie legt de resultaten van haar « Quality System Management Review » jaarlijks voor aan het bij artikel 3 van verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

Art. 8. Bij de uitoefening van de inspectierechten en het nakomen van de verplichtingen als havenstaat meldt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst het aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de overige lid-Staten, alsmede aan de betrokken vlaggenstaat, wanneer hij ontdekt dat door namens een vlaggenstaat optredende organisaties geldige certificaten zijn afgegeven aan een schip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale verdragen voldoet, of dat een schip met een geldig klassecertificaat een tekortkoming heeft die valt onder de in het certificaat vermelde kenmerken. Alleen gevallen van schepen die een ernstig gevaar betekenen voor veiligheid en milieu of die tekenen vertonen van ernstige nalatigheid van de kant van de organisaties, worden ter fine van dit artikel gemeld. De erkende organisatie in kwestie wordt bij de eerste inspectie op deze situatie gewezen, zodat zij onmiddellijk de gepaste correctiemaatregelen kan treffen.

Art. 9. § 1. De erkende organisaties plegen periodiek onderling overleg om de gelijkwaardigheid van hun technische normen en van de toepassing daarvan in stand te houden, in overeenstemming met de bepalingen van IMO-Resolutie A.847 (20) betreffende richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van de IMO-instrumenten. Zij brengen bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen periodiek verslag uit over belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de normen.

§ 2. De erkende organisaties moeten zich bereid tonen om samen te werken met de met de scheepvaartcontrole belaste dienst in het kader van de havenstaatcontrole met betrekking tot een door hen geklasseerd schip, met name om de correctie van gerapporteerde tekortkomingen of andere afwijkingen te vergemakkelijken.

§ 3. De erkende organisaties verstrekken de Minister die aan hen een in artikel 2 vermelde vorm van machtiging heeft verstrekt en de Commissie van de Europese Gemeenschappen alle dienstige informatie over de door hen geklasseerde vloot, de overdrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen.

De informatie over overdrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, alsmede over achterstallige onderzoeken, nog niet opgevolgde aanbevelingen, klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebeperkingen die aan door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd – ongeacht de vlag waaronder de schepen varen – wordt ook doorgegeven aan het Sirenac-informatiesysteem voor inspecties in het kader van de havenstaatcontrole en wordt tevens gepubliceerd op de eventuele website van deze erkende organisaties.

§ 4. De erkende organisaties geven geen certificaten af voor een schip dat de Belgische vlag voert dat om veiligheidsredenen in een lagere klasse is ingedeeld of van klasse verandert, alvorens de met de scheepvaartcontrole belaste dienst in de gelegenheid te stellen zijn standpunt binnen een redelijke tijd kenbaar te maken, zodat kan worden bepaald of een volledige inspectie noodzakelijk is.

L'organisme concerné a la possibilité de présenter préalablement ses observations à la Commission des Communautés européennes, qui a la compétence de retirer l'agrément.

Art. 6. Nonobstant les critères figurant à l'annexe, le Ministre qui estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches visées à l'article 2, peut suspendre l'habilitation.

Le Ministre informe sans délai la Commission des Communautés européennes et les autres Etats membres de sa décision et la motive.

Art. 7. § 1^{er}. Le service chargé du contrôle de la navigation s'assure que les organismes agréés exécutent effectivement les tâches pour lesquelles ils sont habilités en application de l'article 2, § 2.

§ 2. Le service chargé du contrôle de la navigation assure cette surveillance au minimum sur une base bisannuelle et communique aux autres Etats membres et à la Commission des Communautés européennes un rapport concernant les résultats de cette surveillance au plus tard le 31 mars de l'année suivant les années pour lesquelles la conformité a été évaluée.

Chaque organisme agréé communique annuellement les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002.

Art. 8. Dans l'exercice des droits et obligations d'inspection, en qualité d'Etat du port, le service chargé du contrôle de la navigation signale à la Commission des Communautés européennes et aux autres Etats membres, lorsqu'il découvre que des certificats valides ont été délivrés, par des organismes agissant pour le compte de l'Etat du pavillon, à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ou lorsqu'il constate une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, et il en informe l'Etat du pavillon concerné. Seuls les cas de navires qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes sont signalés aux fins du présent article. L'organisme agréé concerné est informé du cas constaté au moment de l'inspection initiale afin qu'il puisse prendre immédiatement les mesures de correction appropriées.

Art. 9. § 1^{er}. Les organismes agréés se consultent périodiquement en vue de maintenir l'équivalence de leurs normes techniques et de leur mise en œuvre en accord avec les dispositions de la résolution A.847(20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les Etats de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI. Ils fournissent à la Commission des Communautés européennes des rapports périodiques concernant les progrès fondamentaux accomplis sur le plan des normes.

§ 2. Les organismes agréés doivent se montrer prêts à coopérer avec le service chargé du contrôle de la navigation dans le cadre du contrôle par l'Etat du port lorsqu'un navire de leur classe est concerné, notamment afin de faciliter la correction des anomalies constatées ou d'autres insuffisances.

§ 3. Les organismes agréés fournissent au Ministre qui leur a octroyé un des types d'habilitation prévus à l'article 2 et à la Commission des Communautés européennes toute information pertinente concernant la flotte inscrite dans leurs registres de classification, les transferts, les changements, les suspensions ou les retraits de classe, quel que soit le pavillon du navire.

Les informations relatives aux transferts, aux changements, aux suspensions et aux retraits de classe, y compris les informations concernant tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires inscrits dans leurs registres de classification – quel que soit leur pavillon – sont également communiquées au système d'information Sirenac pour les inspections relevant du contrôle par l'Etat du port et sont publiées sur les sites Internet, s'il en existe, de ces organismes agréés.

§ 4. Les organismes agréés ne délivrent pas de certificat pour un navire battant pavillon belge qui a été déclassé ou qui a changé de classe pour des motifs de sécurité, sans donner au préalable au service chargé du contrôle de la navigation la possibilité d'exprimer son avis dans un délai raisonnable afin de déterminer si une inspection complète est nécessaire.

§ 5. Wanneer een schip van de ene erkende organisatie naar de andere overgaat, stelt de overdragende organisatie de opnemende organisatie in kennis van alle achterstallige onderzoeken, de nog niet opgevolgde aanbevelingen, de klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebepalingen die aan het schip zijn opgelegd. Bij de overdracht bezorgt de overdragende organisatie de opnemende organisatie het complete dossier van het schip. De opnemende organisatie mag de scheepscertificaten pas afgeven, nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn voltooid en aan alle niet opgevolgde aanbevelingen of eerder aan het schip opgelegde klassevoorwaarden is voldaan overeenkomstig de aanwijzingen van de overdragende organisatie. Alvorens tot afgifte van de certificaten over te gaan moet de opnemende organisatie de overdragende organisatie op de hoogte stellen van de datum van afgifte van de certificaten, en een bevestiging geven van de datum, de plaats en de maatregelen die zijn genomen om achterstallig onderzoek te verrichten en aan nog niet opgevolgde aanbevelingen en klassevoorwaarden te voldoen. Met het oog op een goede toepassing van de bepalingen van deze paragraaf werken de erkende organisaties met elkaar samen.

Art. 10. In het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juli 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 7 januari 1998, 13 juli 1998, 13 september 1998, 23 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002 en 31 januari 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

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

2° de woorden « Ministerie van Verkeer en Infrastructuur » worden telkens vervangen door de woorden « Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer »;

3° de woorden « Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart » worden telkens vervangen door de woorden « Directoraat-generaal Maritiem Vervoer »;

4° de woorden « Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart » worden telkens vervangen door de woorden « Directoraat-generaal Maritiem Vervoer »;

5° de woorden « het districtshoofd » worden telkens vervangen door de woorden « de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is »;

6° de woorden « het districtshoofd van de zeevaartinspectie » worden telkens vervangen door de woorden « de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is »;

7° de woorden « de dienst van de zeevaartinspectie » worden telkens vervangen door de woorden « de met de scheepvaartcontrole belaste dienst »;

8° de woorden « de ambtenaar van de dienst van de zeevaartinspectie » worden telkens vervangen door de woorden « de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is ».

Art. 11. In artikel 1 van hetzelfde besluit vervalt de omschrijving « districtshoofd » : het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie ».

Art. 12. In artikel 20 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 maart 1984, worden de punten 2, 3 en 4 vervangen door de volgende bepalingen :

« 2. Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad en die nieuwe certificaten nog niet kunnen worden afgeleverd of aan boord worden geplaatst vóór de vervaldatum van de bestaande certificaten, mag de geldigheidsduur van de bestaande certificaten worden verlengd door een organisatie gemachtigd overeenkomstig artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement op verzoek van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, voor een periode van ten hoogste 5 maanden, aanvangende op de vervaldatum van het bestaande certificaat.

3. Indien een schip zich ten tijde van het verlopen van de geldigheidsduur van zijn certificaat in een buitenlandse haven bevindt, mag de geldigheidsduur van het certificaat worden verlengd door een organisatie gemachtigd overeenkomstig artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement op verzoek van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, voor

§ 5. En cas de transfert de classement d'un organisme agréé vers un autre, l'organisme cédant informe l'organisme cessionnaire de tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre du navire. Lors du transfert, l'organisme cédant communique le dossier complet du navire à l'organisme cessionnaire. Les certificats du navire ne peuvent être délivrés par l'organisme cessionnaire qu'après que toutes les visites en retard ont été dûment effectuées et que les recommandations et les conditions de classe inobservées précédemment établies à l'encontre du navire ont été respectées conformément aux spécifications de la société de classification cédante. Avant la délivrance des certificats, l'organisme cessionnaire doit aviser l'organisme cédant de la date de délivrance des certificats et confirmer la date, le lieu et les mesures prises pour remédier à tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe. Les organismes agréés coopèrent pour mettre en œuvre adéquatement les dispositions du présent paragraphe.

Art. 10. Dans l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977, 24 novembre 1978, 10 juillet 1981, 28 mars 1984, 2 mai 1984, 7 mai 1984, 12 juin 1996, 20 janvier 1997, 7 janvier 1998, 13 juillet 1998, 13 septembre 1998, 23 décembre 1998, 3 mai 1999, 23 octobre 2001, 11 mars 2002 et 31 janvier 2003, sont apportées les modifications suivantes :

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

2° les mots « Ministère des Communications et de l'Infrastructure » sont chaque fois remplacés par les mots « Service public fédéral Mobilité et Transports »;

3° les mots « Administration de la Marine et de la Navigation intérieure » sont chaque fois remplacés par les mots « Direction générale Transport maritime »;

4° les mots « Administration des Affaires maritimes et de la Navigation » sont chaque fois remplacés par les mots « Direction générale Transport maritime »;

5° les mots « le chef de district » sont chaque fois remplacés par les mots « l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet »;

6° les mots « le chef de district du service de l'inspection maritime » sont chaque fois remplacés par les mots « l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet »;

7° les mots « le service de l'inspection maritime » sont chaque fois remplacés par les mots « le service chargé du contrôle de la navigation »;

8° les mots « le fonctionnaire du service de l'inspection maritime » sont chaque fois remplacés par les mots « l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet ».

Art. 11. A l'article 1^{er} du même arrêté la définition « chef de district : le chef de district du service de l'inspection maritime » est supprimée.

Art. 12. A l'article 20 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 28 mars 1984, les points 2, 3 et 4 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 2. Si les visites en vue de la délivrance des nouveaux certificats ont été effectuées et ces nouveaux certificats ne peuvent pas être délivrés ou mis à bord avant la date d'expiration des certificats existants, la durée de validité des certificats existants peut être prorogée par un organisme habilité conformément à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime à la demande de l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet pour une période n'excédant pas 5 mois à compter de la date d'expiration du certificat existant.

3. Si, à la date d'expiration de la validité de son certificat, un navire se trouve dans un port étranger, la durée de validité du certificat peut être prorogée par un organisme habilité conformément à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime à la demande de l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet pour une période n'excédant pas 3 mois à compter de la date d'expiration du certificat.

een periode van ten hoogste 3 maanden, aanvangende op de vervaldatum van het certificaat. Een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar een Belgische haven of naar een haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien en dan nog alleen in de gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

4. De geldigheidsduur van de certificaten voor schepen die zeereizen ondernemen die niet langer dan 48 uur duren die niet verlengd is overeenkomstig de punten 2 of 3 kan worden verlengd door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is voor een periode van ten hoogste 1 maand, aanvangende op de vervaldatum van de certificaten. »

Art. 13. Artikel 22 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 22. Geldigheidsduur van certificaten

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, stelt de geldigheidsduur van de door hem afgeleverde certificaten vast.

De maximumgeldigheidsduur is evenwel bepaald als volgt :

1° certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschip, reactorpassagiersschip en reactorvrachtschip : 1 jaar;

2° certificaat van deugdelijkheid voor andere schepen : 5 jaar;

3° voorlopig certificaat van deugdelijkheid : 5 maanden;

4° veiligheidscertificaat voor passagiersschip, reactorpassagiersschip en reactorvrachtschip : 1 jaar;

5° radio-elektrisch veiligheidscertificaat voor vrachtschip : 5 jaar

6° uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip : 5 jaar;

7° veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip : 5 jaar;

8° certificaat van uitwatering : 5 jaar.

Een certificaat van vrijstelling heeft een geldigheidsduur die niet langer mag zijn dan die van het certificaat waarop een vrijstelling werd verleend.

De geldigheidsduur van de certificaten vermeld onder de punten 2°, 5°, 6°, 7° en 8° wordt als volgt bepaald :

1° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad binnen drie maanden voor de vervaldatum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsperiode van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt die geldigheidsperiode 5 jaar na de vervaldatum van de bestaande certificaten.

2° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad na de datum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsperiode van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt de geldigheidsperiode 5 jaar na de vervaldatum van de bestaande certificaten.

3° Indien de onderzoeken met het oog op de afgifte van nieuwe certificaten hebben plaatsgehad meer dan 3 maanden voor de vervaldatum van de bestaande certificaten, vangt de geldigheidsduur van de nieuwe certificaten aan op de datum waarop de onderzoeken zijn beëindigd en eindigt de geldigheidsperiode 5 jaar na die datum. »

Art. 14. Artikel 108 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 november 1978, 28 maart 1984 en 20 januari 1997 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 108. Gevaarlijke goederen

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

a) « IMDG-code » : de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, in de versie die van kracht is;

b) « INF-code » : de IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een schip, in de versie die van kracht is;

c) « gevaarlijke goederen » : stoffen, materialen en voorwerpen als omschreven in de IMDG-code;

d) « verpakt » : de vorm van omhulling gespecificeerd in de IMDG-code.

Une telle prorogation ne peut toutefois être accordée que pour permettre au navire de regagner un port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

4. La durée de validité des certificats pour des navires effectuant des voyages en mer dont la durée n'excède pas 48 heures et qui n'a pas été prorogée conformément aux points 2 ou 3, peut être prorogée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet pour une période ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration des certificats. »

Art. 13. L'article 22 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 22. Durée de validité des certificats

L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet fixe la durée de validité des certificats qu'il délivre.

Toutefois, la période maximum de validité est fixée comme suit :

1° certificat de navigabilité pour navire à passagers, navire nucléaire à passagers et navire nucléaire de charge : 1 an;

2° certificat de navigabilité pour autres navires : 5 ans;

3° certificat provisoire de navigabilité : 5 mois;

4° certificat de sécurité pour navire à passagers, navire nucléaire à passagers et navire nucléaire de charge : 1 an;

5° certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge : 5 ans;

6° certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge : 5 ans;

7° certificat de sécurité de construction pour navire de charge : 5 ans;

8° certificat de franc-bord : 5 ans.

Un certificat d'exemption ne peut pas avoir une durée de validité supérieure à celle du certificat pour lequel l'exemption est accordée.

La durée de validité des certificats visés aux points 2°, 5°, 6°, 7° et 8° est fixée comme suit :

1° Si les visites en vue de la délivrance de nouveaux certificats ont été effectuées endéans les trois mois avant la date d'expiration des certificats existants, la période de validité des nouveaux certificats commence à la date où les visites sont terminées et prend fin 5 ans après la date d'expiration des certificats existants.

2° Si les visites en vue de la délivrance de nouveaux certificats ont été effectuées après la date d'expiration des certificats existants, la période de validité des nouveaux certificats commence à la date où les visites sont terminées et prend fin 5 ans après la date d'expiration des certificats existants.

3° Si les visites en vue de la délivrance de nouveaux certificats ont été effectuées plus de trois mois avant la date d'expiration des certificats existants, la période de validité commence à la date où les visites sont terminées et prend fin 5 ans après cette date. »

Art. 14. L'article 108 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 24 novembre 1978, 28 mars 1984 et 20 janvier 1997, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 108. Marchandises dangereuses

1. Pour l'application du présent article, on entend par :

a) « code IMDG » : le code maritime international des marchandises dangereuses, dans sa version actualisée;

b) « recueil INF » : le recueil de l'OMI de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires, dans sa version actualisée;

c) « marchandises dangereuses » : les substances, matières et objets mentionnés dans le code IMDG;

d) « en colis » : la forme d'emballage spécifiée dans le code IMDG.

2.1 Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit artikel van toepassing op gevaarlijke goederen die in verpakte vorm worden vervoerd in alle schepen onderworpen aan het SOLAS-verdrag van 1974 evenals in vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500.

2.2 De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op scheepsbenodigdheden en scheepsuitrusting.

2.3 Het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm is verboden tenzij het geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

2.4 Buiten het bepaalde in dit punt is dit artikel niet van toepassing op ladingen die in bulk worden vervoerd in daarvoor speciaal gebouwde of daartoe volledig omgebouwde schepen zoals tankers. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder het vervoer in bulk verstaan het vervoer van lading die zonder verpakking wordt geladen en/of wordt gelost. Dergelijk vervoer moet voldoen aan de hiernavolgende voorschriften :

a) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van ruwe aardolie en/of aardolieproducten met een vlampunt van niet meer dan 60 °C en een dampdruk bepaald volgens de methode van Reid bij 37,8 °C die lager is dan de atmosferische druk, alsmede van andere vloeistoffen met een overeenkomstig brandgevaar, moet wat constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de in bijlagen IV, V en XVIII van dit besluit gestelde voorschriften.

b) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van ontvlambare vloeistoffen met een groter brandgevaar en/of met andere gevaarlijke eigenschappen dan die van de vloeistoffen bedoeld in a) moet wat constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is te stellen aanvullende eisen.

c) Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van gevaarlijke goederen, andere dan vermeld in a) en b) moet wat de constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de door de Minister bevoegd voor de maritieme zaken en de scheepvaart te stellen aanvullende eisen.

2.5 Een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer van verpakte bestraalde splijtstof, plutonium en hoog-radioactieve afvalstoffen moet wat de constructie, inrichting en uitrusting betreft, voldoen aan de desbetreffende voorschriften van de INF-code.

3. Het vervoer van gevaarlijke goederen in verpakte vorm moet voldoen aan de desbetreffende voorschriften van de IMDG-code.

4.1 In alle documenten die betrekking hebben op gevaarlijke goederen die in verpakte vorm worden vervoerd over zee moet de officiële vervoersnaam van de goederen worden gebruikt en er moet worden verwezen naar de classificatie in de IMDG-code (de handelsnaam alleen wordt niet toegelaten).

4.2 De vervoerdocumenten, opgemaakt door de afzender, moeten een ondertekend certificaat of een verklaring omvatten, of vergezeld zijn van zo een certificaat of een verklaring waarin staat dat de voor vervoer aangeboden zending deugdelijk verpakt en naargelang het geval, gemerkt en geëtiketteerd is of voorzien is van een groot etiket en beantwoordt aan de voor het vervoer gestelde voorwaarden.

4.3 De persoon die verantwoordelijk is voor het laden van gevaarlijke goederen in een transporteenheid moet een ondertekend container- of voertuigbeladingscertificaat verschaffen, waarin staat dat de waar in de transporteenheid deugdelijk is geladen en vastgezet en dat aan alle van toepassing zijnde vervoersvoorschriften is voldaan. Zo een certificaat mag worden gecombineerd met het document waarnaar wordt verwezen in punt 4.2.

4.4 Daar waar een vermoeden bestaat dat een transporteenheid, waarin gevaarlijke goederen zijn verpakt, niet met inachtneming van de voorschriften van punten 4.2 of 4.3 is beladen, of waar een container- of voertuigbeladingscertificaat niet beschikbaar is, mag de transporteenheid niet voor vervoer worden geaccepteerd.

4.5 Elk schip dat gevaarlijke goederen in verpakte vorm vervoert, moet een speciale lijst of manifest bezitten, waarin, overeenkomstig de classificatie, uiteengezet in de IMDG-code, wordt beschreven welke gevaarlijke goederen aan boord zijn en waar ze zich bevinden. Een gedetailleerd laadplan, hetwelk alle gevaarlijke goederen per klasse identificeert en de plaats ervan aangeeft, mag worden gebruikt in plaats van zo een lijst of manifest. Een exemplaar van één van deze documenten moet voor vertrek ter beschikking gesteld zijn aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is.

2.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent article s'applique au transport de marchandises dangereuses en colis à bord de tous les navires auxquels s'applique la convention SOLAS de 1974 et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500.

2.2 Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

2.3. Le transport de marchandises dangereuses en colis est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent article.

2.4 Hormis les dispositions du présent point, le présent article n'est pas applicable aux chargements transportés en vrac dans des navires spécialement construits ou transformés dans leur entièreté pour ce transport tels que des navires citernes. Pour l'application du présent article, on entend par transport en vrac, le transport de chargements chargés et/ou déchargés sans emballage. Un tel transport doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

a) Un navire utilisé pour le transport en vrac de pétrole brut et/ou de produits pétroliers dont le point d'éclair n'est pas supérieur à 60 °C et dont la tension de vapeur déterminée par la méthode de Reid à 37,8 °C, est inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres liquides présentant un danger d'incendie semblable doit, en ce qui concerne la construction, l'aménagement et l'équipement, satisfaire aux prescriptions fixées aux annexes IV, V et XVIII du présent arrêté.

b) Un navire utilisé pour le transport en vrac de liquides inflammables présentant un danger d'incendie plus élevé et/ou des caractéristiques dangereuses autres que celles des liquides visés en a) doit en ce qui concerne la construction, l'aménagement et l'équipement, satisfaire aux prescriptions supplémentaires à fixer par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.

c) Un navire utilisé pour le transport en vrac de matières dangereuses, autres que celles citées en a) et b) doit en ce qui concerne la construction, l'aménagement et l'équipement, satisfaire aux prescriptions supplémentaires à fixer par le Ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions.

2.5 Un navire utilisé pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis doit en ce qui concerne la construction, l'aménagement et l'équipement, satisfaire aux prescriptions pertinentes du recueil INF.

3. Le transport de marchandises dangereuses en colis doit être conforme aux dispositions pertinentes du code IMDG.

4.1 On doit utiliser la désignation officielle de transport des marchandises dans tous les documents relatifs au transport par mer de marchandises dangereuses en colis et se référer à la classification du code IMDG (l'appellation commerciale seule n'est pas admise).

4.2 Les documents d'expédition établis par le chargeur doivent, soit comprendre un certificat ou une déclaration signés, soit être accompagnés d'un tel certificat ou d'une telle déclaration attestant que la marchandise à transporter est correctement emballée et, selon le cas, marquée et étiquetée ou munie d'une étiquette placard et qu'elle répond aux conditions exigées pour le transport.

4.3 La personne responsable du chargement des marchandises dangereuses dans un engin de transport doit fournir un certificat d'emportage de conteneur ou de véhicule signé, attestant que la marchandise se trouvant dans l'engin de transport a été correctement chargée et assujettie et qu'il a été satisfait à toutes les prescriptions applicables en matière de transport. Ce certificat peut faire partie du document mentionné au point 4.2.

4.4 Lorsque l'on est en droit de supposer qu'un engin de transport dans lequel ont été chargées de marchandises dangereuses ne satisfait pas aux dispositions des points 4.2 ou 4.3, ou lorsqu'il n'existe pas de certificat d'emportage de conteneur ou de véhicule, l'engin de transport ne peut pas être accepté à l'expédition.

4.5 Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification du code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe, l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.

5. Vracht en transporteenheden moeten gedurende de ganse duur van de reis worden geladen, gestuwd en vastgezet in overeenstemming met het Handboek voor het Vastzetten van Lading, dat door de administratie van de vlaggenstaat is goedgekeurd. De voorschriften vervat in het Handboek voor het Vastzetten van Lading moeten tenminste gelijkwaardig zijn aan de richtlijnen die door de IMO zijn ontwikkeld.

6.1 Wanneer een voorval plaatsvindt, dat het overboord slaan of het waarschijnlijk overboord slaan van gevaarlijke goederen in verpakte vorm in zee tot gevolg heeft, moet de kapitein, of een ander persoon, die de leiding heeft over het schip, de bijzonderheden van een dergelijk voorval onverwijld en zo uitgebreid mogelijk rapporteren aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Het rapport moet worden gebaseerd op de door de IMO ontwikkelde richtlijnen en algemene beginselen.

6.2 In het geval dat het schip, bedoeld in punt 6.1 verlaten is, of in het geval dat een rapport van zo een schip onvolledig of niet te verkrijgen is, moet de onderneming, zoals gedefinieerd in voorschrift IX/1.2 van het SOLAS-verdrag van 1974, de verplichtingen, die door voormeld voorschrift aan de kapitein zijn opgelegd, zo volledig mogelijk op zich nemen.

7. Verpakkingen, grote recipiënten voor losgestort vervoer (IBC's), grote verpakkingen, gasrecipiënten en transporttanks bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen moeten worden beproefd en goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften in respectievelijk hoofdstuk 6.1 en 6.3, 6.5, 6.6, 6.2 en 6.7 en 6.8 van de IMDG-code. De goedkeuring gebeurt door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is op basis van de beproevingen uitgevoerd door een organisatie die hiertoe door de Minister bevoegd voor maritieme zaken en de scheepvaart werd gemachtigd volgens een door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is opgelegde procedure.

Verpakkingen, grote recipiënten voor losgestort vervoer (IBC's) grote verpakkingen, gasrecipiënten en transporttanks bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen, goedgekeurd door een buitenlandse overheid, zijn vrijgesteld van deze procedure.

8. Aan boord van elk schip gebezigd of bestemd voor vervoer van verpakte gevaarlijke goederen met inbegrip van deze geladen of gestuwd in containers, transporttanks, wegvoertuigen of spoorwagens, moeten er geschreven instructies aanwezig zijn met betrekking tot de aard van het gevaar dat die goederen opleveren en met betrekking tot de maatregelen die dienen te worden getroffen bij een ongeval of een onvoorziene gebeurtenis. Die instructies dienen ten minste de aanbevelingen met betrekking tot de « Noodprocedures voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren » goedgekeurd door de IMO te omvatten.

9. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, kan aanvullende voorschriften opleggen nopens de verpakking, de te vervoeren hoeveelheden en de wijze van vervoer en stuwage van de in dit artikel bedoelde stoffen. »

Art. 15. Bijlage XVII bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt opgeheven.

Art. 16. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 19 augustus 1998 betreffende de machtiging van erkende organisaties ter uitvoering van de reglementaire diensten die verbonden zijn aan de afgifte van certificaten aan de in België geregistreerde schepen;

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

Art. 17. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 18. Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 februari 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

5. Les cargaisons et les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'administration de l'Etat du pavillon. Les instructions du Manuel d'assujettissement de la cargaison doivent être au moins équivalentes aux directives élaborées par l'OMI.

6.1 En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant charge du navire, envoie sans tarder à l'Etat côtier le plus proche un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement. Ce compte rendu est établi conformément aux directives et principes généraux élaborés par l'OMI.

6.2 En cas d'abandon du navire visé au point 6.1 ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1.2 de la convention SOLAS de 1974, doit, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la règle précitée.

7. Les emballages, les grands récipients pour vrac (GRV), les grands emballages, les récipients à gaz et les citernes mobiles destinés au transport de marchandises dangereuses doivent être éprouvés et agréés, conformément aux prescriptions des chapitres 6.1 et 6.3, 6.5, 6.6, 6.2 et 6.7 et 6.8 du code IMDG. L'agrément est donné par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet sur la base des essais effectués par un organisme habilité à cet effet par le Ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions et conformément à la procédure imposée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.

Les emballages, les grands récipients pour vrac (GRV), les grands emballages, les récipients à gaz et les citernes mobiles destinés au transport de marchandises dangereuses agréés par une autorité étrangère sont dispensés de cette procédure.

8. A bord de tout navire affecté ou destiné au transport de marchandises dangereuses en colis, y compris celles chargées ou arrimées dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers ou des wagons de chemin de fer, il doit y avoir des instructions écrites relatives à la nature du danger que présentent ces marchandises et aux mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident. Ces instructions doivent comprendre au moins les recommandations des « Consignes d'intervention d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses », approuvées par l'OMI.

9. L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut imposer des prescriptions complémentaires relatives à l'emballage, aux quantités à transporter et à la façon de transporter et d'arrimer les substances visées au présent article. »

Art. 15. L'Annexe XVII du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est abrogé.

Art. 16. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 19 août 1998 relatif à l'habilitation des organismes agréés à exécuter les services réglementaires liés à la délivrance de certificats aux navires enregistrés en Belgique;

2° l'arrêté ministériel du 30 juillet 1998 relatif à l'agrément des organismes chargés de l'inspection et de la visite des navires.

Art. 17. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 18. Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 février 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

BIJLAGE

MINIMUMCRITERIA VOOR DE IN ARTIKEL 2
BEDOELD ORGANISATIES

A. ALGEMENE MINIMUMCRITERIA

1. De erkende organisatie moet met bewijsstukken kunnen aantonen dat zij een uitgebreide ervaring heeft in het beoordelen van het ontwerp en de bouw van koopvaardij schepen.

2. De organisatie dient een vloot van ten minste 1.000 zeeschepen (van meer dan 100 GT) van niet minder dan 5 miljoen GT in totaal onder klasse te hebben.

3. De organisatie moet een bestand van technisch personeel in dienst hebben dat in verhouding is tot het aantal geklasseerde schepen. Een minimum van 100 fulltime inspecteurs is nodig om aan de in punt 2 vermelde voorwaarden te voldoen.

4. De organisatie dient gedetailleerde voorschriften en regelingen met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen bekend te maken, voortdurend bij te werken en via onderzoek- en ontwikkelingsprogramma's te verbeteren.

5. De organisatie dient jaarlijks haar scheepsregister te publiceren of op te slaan in een elektronische databank die toegankelijk is voor het publiek.

6. De organisatie mag niet worden gecontroleerd door reders of scheepsbouwers, noch door anderen die commercieel betrokken zijn bij de bouw, de uitrusting, de herstelling of de exploitatie van schepen. De organisatie mag voor haar omzet niet in hoge mate afhankelijk zijn van één enkele commerciële onderneming.

De erkende organisatie mag geen reglementaire taken uitvoeren indien zij zelf eigenaar of exploitant is van het schip of professionele, persoonlijke of familiale banden heeft met die eigenaar of exploitant. Die onverenigbaarheid is eveneens van toepassing op de door de erkende organisatie in dienst genomen inspecteurs.

7. De organisatie moet functioneren overeenkomstig de bepalingen van de bijlage bij resolutie A.789 (19) van de IMO over specifieke voorschriften inzake de controlerende en certificerende functies van erkende organisaties die namens de overheid optreden, voorzover die bepalingen toepasselijk zijn binnen de werkingssfeer van dit besluit.

B. SPECIFIEKE MINIMUMCRITERIA

1. De organisatie beschikt over :

a) een aanzienlijk bestand van technisch, leidinggevend, ondersteunend en onderzoek verrichtend personeel dat in verhouding is tot de taken en de geklasseerde schepen en ook beschikt over de bekwaamheid om voorschriften en regelingen uit te werken en te handhaven;

b) fulltime technisch personeel in alle delen van de wereld, hetzij eigen personeel hetzij personeel van andere erkende organisaties.

2. De organisatie neemt een gedragscode in acht.

3. De organisatie wordt zodanig geleid en beheerd dat de geheimhouding van de door de overheid gevraagde informatie wordt gegarandeerd.

4. De organisatie is bereid de nodige informatie te verstrekken aan de overheid, de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de betrokken partijen.

5. Het bestuur van de organisatie heeft zijn kwaliteitsbeleid, kwaliteitsdoelstellingen en streven naar kwaliteit bepaald en schriftelijk vastgesteld en ziet erop toe dat dit beleid wordt begrepen, ten uitvoer gelegd en gehandhaafd op alle niveaus van de organisatie. Het beleid van de organisatie moet gebaseerd zijn op prestatieoogmerken en -indicatoren op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie.

6. De organisatie beschikt over, maakt gebruik van en handhaaft een doeltreffend intern kwaliteitssysteem, dat steunt op de desbetreffende gedeelten van de internationaal erkende kwaliteitsnormen en in overeenstemming is met de normen EN 45004 (inspectieorganen) en EN 29001, zoals geïnterpreteerd in de "Quality System Certification Scheme Requirements" van de IACS, en waardoor met name wordt gegarandeerd dat :

a) de voorschriften en regelingen van de organisatie methodisch worden vastgesteld en gehandhaafd;

b) de voorschriften en regelingen van de organisatie worden nageleefd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot deze voorschriften en regelingen;

c) wordt voldaan aan de eisen betreffende de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot de naleving van de internationale verdragen;

ANNEXE

CRITERES MINIMAUX APPLICABLES
AUX ORGANISMES VISES A L'ARTICLE 2

A. CRITERES MINIMAUX GENERAUX

1. L'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce.

2. L'organisme doit classer une flotte d'au moins 1.000 navires océaniques (de plus de 100 GT) représentant au moins 5 millions de GT au total.

3. L'organisme doit employer un effectif technique proportionné au nombre de navires classés. Il faut au moins 100 inspecteurs exclusifs pour répondre aux prescriptions du point 2.

4. L'organisme doit avoir des règles et des règlements exhaustifs sur la conception, la construction et les visites périodiques des navires marchands. Ces règles et ces règlements sont publiés, continuellement mis à jour et améliorés au moyen de programmes de recherche et de développement.

5. Le registre des navires de l'organisme doit être publié annuellement ou conservé dans une base de données électroniques accessible au public.

6. L'organisme ne doit pas être sous le contrôle d'armateurs ou de constructeurs de navires, ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Les recettes de l'organisme ne doivent pas dépendre de manière significative d'une seule entreprise commerciale.

L'organisme agréé ne doit pas effectuer de tâches réglementaires s'il est lui-même le propriétaire ou l'exploitant du navire ou s'il a des liens professionnels, personnels ou familiaux avec ce propriétaire ou cet exploitant. Cette incompatibilité s'applique également aux inspecteurs employés par l'organisme agréé.

7. L'organisme doit agir conformément aux dispositions de l'annexe de la résolution A.789 (19) de l'OMI concernant les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats dans la mesure où lesdites dispositions relèvent du champ d'application du présent arrêté.

B. CRITERES MINIMAUX PARTICULIERS

1. L'organisme :

a) dispose d'un important personnel technique, de gestion, de soutien et de recherche proportionné aux tâches à effectuer et aux navires classés, veillant également au développement des capacités et au maintien des règles et prescriptions;

b) assure, grâce à son personnel technique exclusif ou au personnel technique exclusif d'autres organismes agréés, une couverture mondiale.

2. L'organisme est régi par un code de déontologie.

3. L'organisme est géré et administré de manière à garantir la confidentialité des renseignements exigés par l'administration.

4. L'organisme est prêt à fournir toute information utile à l'administration et à la Commission des Communautés européennes ainsi qu'aux parties intéressées.

5. La direction de l'organisme a défini et documenté sa politique et ses objectifs en matière de qualité, ainsi que son attachement à ces objectifs et s'est assurée que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisme. La politique de l'organisme doit se fonder sur des objectifs et des indicateurs de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

6. L'organisme a élaboré, a mis en oeuvre et maintient un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN 45004 (organismes d'inspection) et EN 29001, telles qu'interprétées par les "Quality System Certification Scheme Requirements" de l'IACS, qui garantit entre autres que :

a) les règles et règlements de l'organisme sont établis et maintenus de manière systématique;

b) les règles et règlements de l'organisme sont respectés; un système intérieur étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport à ces règles et règlements;

c) les normes du travail réglementaire pour lequel l'organisme est habilité sont respectées, un système intérieur étant mis en place pour mesurer la qualité des services par rapport au respect des conventions internationales;

d) de verantwoordelijkheden, de bevoegdheden en de onderlinge verhoudingen van het personeel van wie de werkzaamheden de kwaliteit van de dienstverlening van de organisatie beïnvloeden, zijn omschreven en toegelicht;

e) alle werkzaamheden worden gecontroleerd;

f) de organisatie beschikt over een controlesysteem in het kader waarvan toezicht wordt gehouden op de werkzaamheden van de rechtstreeks door de organisatie in dienst genomen inspecteurs en technisch en administratief personeel;

g) wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd, uitsluitend door eigen fulltime inspecteurs of door fulltime inspecteurs van andere erkende organisaties worden uitgevoerd; in alle gevallen moeten de fulltime inspecteurs beschikken over uitgebreide kennis van het specifieke scheepstype waarop zij de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden verrichten, voor zover relevant voor de te verrichten specifieke controle, en van de desbetreffende toepasselijke voorschriften;

h) een systeem voor opleiding en permanente bijscholing van inspecteurs wordt toegepast;

i) gegevens worden bijgehouden waarmee kan worden aangetoond dat in het kader van de verrichte diensten de voorgeschreven normen worden gehaald en dat het kwaliteitssysteem doeltreffend werkt;

j) de organisatie een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten in alle vestigingen toepast;

k) de volgens het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie vereiste wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties waartoe de organisatie gemachtigd is, worden verricht volgens de bepalingen van de bijlage en het aanhangsel bij resolutie A.746 (18) van de IMO betreffende richtlijnen voor onderzoek in het kader van het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie;

l) de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen het hoofdkantoor en de regionale kantoren van het bureau en die tussen de erkende bureaus en hun inspecteurs duidelijk zijn afgebakend.

7. De organisatie moet bewijzen dat zij in staat is :

a) een volledige en adequate reeks voorschriften en regelingen uit te werken en bij te houden met betrekking tot de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur, kwalitatief op het niveau van de internationaal erkende technische normen, op basis waarvan SOLAS-certificaten, veiligheidscertificaten voor passagiersschepen (wat de structuur van het schip en de belangrijkste machines aan boord betreft) en certificaten op basis van het verdrag betreffende de uitwatering van schepen (wat de stevigheid van het schip betreft) kunnen worden afgegeven;

b) alle krachtens de internationale verdragen vereiste inspecties en onderzoeken voor de afgifte van de certificaten uit te voeren, waaronder de noodzakelijke middelen voor de beoordeling - door gebruikmaking van gekwalificeerd beroepspersoneel en overeenkomstig de bepalingen van de bijlage bij resolutie A.788 (19) van de IMO betreffende richtlijnen voor de uitvoering van de internationale veiligheidscode (ISM-code) door de overheid - van de toepassing en handhaving van het veiligheidssysteem, zowel aan de wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.

8. De deugdelijkheid van het kwaliteitssysteem van de organisatie moet worden bevestigd door een onafhankelijk controleorgaan dat is erkend door de overheid van de Staat waar de organisatie is gevestigd.

9. De organisatie dient vertegenwoordigers van de overheid en van de andere betrokken partijen te laten meewerken aan de uitwerking van haar voorschriften of regelingen.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectie-reglement.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

d) les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par l'organisme sont définis et documentés;

e) tous les travaux sont effectués sous contrôle;

f) un système de supervision permet de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif directement employés par l'organisme;

g) les normes des travaux réglementaires pour lesquels l'organisme est habilité ne sont appliquées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés; dans tous les cas, les inspecteurs exclusifs doivent posséder des connaissances approfondies du type particulier de navire sur lequel ils effectuent les travaux réglementaires correspondant à la visite spécifique à effectuer, ainsi que des normes applicables en la matière;

h) il existe un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances;

i) des livres sont tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;

j) il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées;

k) les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme est habilité à procéder sont effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.746 (18) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;

l) des modalités claires et directes en matière de responsabilité et de contrôle sont définies entre les services centraux et régionaux de la société, ainsi qu'entre les organismes agréés et leurs inspecteurs.

7. L'organisme doit démontrer ses aptitudes à :

a) élaborer et tenir à jour un ensemble complet et adéquat de règles et règlements relatifs à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande, ayant un niveau de qualité équivalent à celui des normes techniques internationalement reconnues, sur la base desquelles des certificats au titre de la convention SOLAS et des certificats de sécurité pour navires à passagers (pour ce qui est de la conformité de la structure du navire et des machines principales) ainsi que des certificats au titre de la convention sur les lignes de charge (en ce qui concerne la conformité de la solidité du navire) peuvent être délivrés;

b) effectuer toutes les inspections et les visites requises par les conventions internationales en vue de la délivrance des certificats, y compris les moyens nécessaires pour évaluer, aux fins de certification - par le recours à des professionnels qualifiés et conformément aux dispositions énoncées dans l'annexe de la résolution A.788 (19) de l'OMI concernant les directives sur l'application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les administrations - la mise en œuvre et le maintien du système de gestion de la sécurité, tant à terre qu'embarqué.

8. Le système de qualité de l'organisme est certifié par un corps indépendant de vérificateurs reconnu par l'administration de l'État dans lequel il est implanté.

9. Des représentants de l'administration et d'autres parties concernées doivent pouvoir prendre part à l'élaboration des règles ou règlements de l'organisme.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 29 février 2004 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX