

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 4313

[C — 2010/14271]

22 DECEMBER 2010. — Koninklijk besluit  
betreffende havenstaatcontrole

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, artikel 4, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, en de artikelen 18 en 30, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007;

Gelet op de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, artikel 6;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaart-inspectiereglement;

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

Gelet op het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

Gelet op het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 22 januari 2010;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting, d.d. 29 juni 2010;

Gelet op advies 48.562/2/V van de Raad van State, gegeven op 18 augustus 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister, de Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen, de Minister van Justitie, de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet in de omzetting van Richtlijn 96/40/EG van de Commissie van 25 juni 1996 houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten en van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- 1° verdragen : de volgende verdragen, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is :
- het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
  - het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van menselijke levens 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 78/95);
  - het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG 72);
  - het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (ITC 69);
  - het Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij-schepen van 1976 (ILO nr. 147);

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 4313

[C — 2010/14271]

22 DECEMBRE 2010. — Arrêté royal  
relatif au contrôle par l'Etat du port

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999, et les articles 18 et 30, modifiés par la loi du 22 janvier 2007;

Vu la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, l'article 6;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

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;

Vu l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2004 concernant le dépôt des déchet d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

Vu l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 22 janvier 2010;

Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 29 juin 2010;

Vu l'avis 48.562/2/V du Conseil d'Etat, donné le 18 août 2010, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre, du Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles, du Ministre de la Justice, du Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose la Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° conventions : les conventions ci-après ainsi que les protocoles et modifications de ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée :
- 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 et son 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 78/95);
  - la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72);
  - la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69);
  - la Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147);

- h) het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1992 (CLC 92);
- 2° MOU van Parijs : het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole, in de versie die van kracht is;
- 3° Kader en procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO : resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO;
- 4° Onder het MOU van Parijs vallende gebied : het geografische gebied waarin de ondertekenende partijen bij het MOU van Parijs inspecties uitvoeren overeenkomstig het MOU van Parijs;
- 5° Schip : een zeegaand vaartuig waarop één of meer van de verdragen van toepassing zijn, varende onder een andere vlag dan die van de havenstaat;
- 6° Schip/haven-raakvlak : de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij de acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;
- 7° Schip voor een ankerplaats : een schip in een haven of in een ander gebied onder de jurisdictie van een haven dat niet aan de kade ligt en een schip/haven-raakvlak uitvoert;
- 8° Inspecteur : de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is;
- 9° Bevoegde instantie : de Directie Scheepvaartcontrole van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- 10° Nachttijd : de tijd tussen 20 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends;
- 11° Eerste inspectie : een bezoek door een inspecteur aan boord van een schip teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in artikel 12, 1, vermelde controles worden uitgevoerd;
- 12° Meer gedetailleerde inspectie : een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in artikel 12, 3, beschreven omstandigheden worden onderworpen aan een grondig onderzoek, dat de constructie van het schip, de uitrusting, de personeelssterkte, de leef- en werkomstandigheden en de naleving van de operationele voorschriften aan boord omvat;
- 13° Uitgebreide inspectie : een inspectie die tenminste de in bijlage VII opgesomde onderdelen omvat. Een uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor op grond van artikel 12, 3, gegronde redenen zijn;
- 14° Klacht : informatie of rapport ingediend door een persoon of organisatie die een legitiem belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor bemanning, leef- en werkomstandigheden aan boord en de voorkoming van verontreiniging;
- 15° Aanhouding : het formele verbod voor een schip om uit te varen omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat het schip niet zeewaardig is;
- 16° Weigering van de toegang : een besluit dat aan de kapitein van het schip, de verantwoordelijke rederij en de vlaggenstaat wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot alle havens en ankerplaatsen van de Europese Unie wordt geweigerd;
- 17° Stopzetting van een activiteit : het formele verbod voor een schip om een activiteit voort te zetten omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van deze activiteit gevaarlijk is;
- 18° Maatschappij : de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen;
- 19° Erkende organisatie : classificatiebureau of ander privaatrechtelijk orgaan dat namens de vlaggenstaat een aantal wettelijk voorgeschreven taken verricht;
- h) la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92);
- 2° Mémoire d'entente de Paris : le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée;
- 3° Code et procédures pour le système d'audit volontaire des Etats membres de l'OMI : la résolution A.974(24) de l'assemblée de l'OMI;
- 4° Région couverte par le mémorandum d'entente de Paris : la zone géographique dans laquelle les signataires du mémorandum d'entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémorandum;
- 5° Navire : tout navire de mer soumis à une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'Etat du port;
- 6° Activité d'interface navire/port : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;
- 7° Navire au mouillage : un navire qui est au port ou dans un autre lieu relevant de la juridiction d'un port, mais qui n'est pas à un poste d'amarrage, et qui effectue une activité d'interface navire/port;
- 8° Inspecteur : l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;
- 9° Instance compétente : la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports;
- 10° Période nocturne : la période comprise entre 20 heures du soir et 6 heures du matin;
- 11° Inspection initiale : une visite effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 12, 1;
- 12° Inspection détaillée : une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 12, 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
- 13° Inspection renforcée : une inspection portant au moins sur les points énumérés à l'annexe VII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est clairement justifié conformément à l'article 12, 3;
- 14° Plainte : toute information ou tout rapport soumis par toute personne ou tout organisme ayant un intérêt légitime dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution;
- 15° Immobilisation : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;
- 16° Mesure de refus d'accès : la décision délivrée au capitaine d'un navire, à la compagnie responsable du navire et à l'Etat du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union européenne;
- 17° Arrêt d'opération : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation;
- 18° Compagnie : le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM);
- 19° Organisme agréé : une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un Etat du pavillon;

- 20° Wettelijk voorgeschreven certificaat : een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat;
- 21° Klassecertificaat : een document waarin wordt bevestigd dat wordt voldaan aan SOLAS 74, hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-1;
- 22° Inspectiedatabank : het informatiesysteem dat ontwikkeld, onderhouden en bijgewerkt wordt door de Europese Commissie en dat bijdraagt tot de uitvoering van de regeling inzake het havenstaatcontrolestelsel in de Europese Unie en betreffende de gegevens van inspecties uitgevoerd in de Europese Unie en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied;
- 23° Bevoegde autoriteit : maritieme overheid die overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole verantwoordelijk is voor de havenstaatcontrole.

**Art. 3. § 1.** Dit besluit is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning dat een Belgische haven of ankerplaats aandoet om een interactie schip/haven-raakvlak te verrichten.

Indien een inspecteur een schip inspecteert dat zich bevindt in de onder de jurisdictie van België vallende wateren op een andere plaats dan in een haven, wordt deze inspectie beschouwd als een inspectie voor de toepassing van dit besluit.

Dit artikel laat het recht om op te treden waarover een inspecteur op grond van de relevante internationale verdragen beschikt, onverlet.

§ 2. In het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 500, passen de inspecteurs de toepasselijke bepalingen van de verdragen toe en voor zover een verdrag niet van toepassing is, nemen zij de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu. Bij de toepassing van deze paragraaf nemen de inspecteurs bijlage 1 van het MOU van Parijs als richtsnoer.

§ 3. Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die geen partij is bij een verdrag, zien de inspecteurs erop toe dat schip en bemanning geen gunstigere behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij dat verdrag.

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

**Art. 4.** De inspecteurs voeren inspecties uit overeenkomstig de in artikel 11 en in bijlage I omschreven keuzeregeling.

Teneinde te voldoen aan de jaarlijkse inspectieverplichting :

- 1° inspecteren de inspecteurs alle schepen van prioriteitsklasse I, als bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder a) die de Belgische havens en ankerplaatsen aandoen, en
- 2° voeren de inspecteurs jaarlijks een aantal inspecties uit van schepen van de prioriteitsklasse I en II, als bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder a) en onder b), dat tenminste overeenkomt met het inspectieaandeel van België van het totale aantal jaarlijks in de Europese Unie en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied uit te voeren inspecties. Het inspectieaandeel van België is gebaseerd op het aantal individuele schepen die de havens van België aandoen in verhouding tot de som van de individuele schepen die de havens van alle lidstaten in de Europese Unie en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied aandoen.

In een ankerplaats liggende schepen worden niet meegerekend in het in het tweede lid, onder 2°, bedoelde deel van het totaal aantal inspecties dat jaarlijks in de Europese Unie en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied moet worden verricht.

**Art. 5.** Wanneer de voorgeschreven inspecties bedoeld in artikel 4, tweede lid, onder a), niet volledig uitgevoerd worden, wordt de inspectieverplichting als bedoeld in artikel 4, tweede lid, onder a), nageleefd indien de niet-uitgevoerde inspecties binnen de volgende marges blijven :

- 1° 5 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel die de Belgische havens en ankerplaatsen aandoen,

20° Certificat réglementaire : un certificat délivré par un Etat du pavillon ou en son nom conformément aux conventions;

21° Certificat de classification : un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1;

22° Base de données des inspections : le système d'information développé, entretenu et mis à jour par la Commission européenne, contribuant à la mise en œuvre du système de contrôle par l'Etat du port dans l'Union européenne et concernant les données sur les inspections réalisées dans l'Union européenne et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris;

23° Autorité compétente : toute autorité maritime chargée du contrôle par l'état du port conformément à la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

**Art. 3. § 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port ou mouillage belge pour effectuer une activité d'interface navire/port.

Si un inspecteur effectue une inspection sur un navire dans des eaux relevant de la juridiction belge ailleurs que dans un port, celle-ci est considérée comme une inspection aux fins du présent arrêté.

Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits d'intervention dont dispose un inspecteur au titre des conventions applicables.

§ 2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, les inspecteurs appliquent les dispositions qui leur sont applicables en vertu d'une convention donnée et prennent, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, les inspecteurs se laissent guider par l'annexe 1<sup>re</sup> du mémorandum d'entente de Paris.

§ 3. Les inspecteurs qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention.

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

**Art. 4.** Les inspecteurs effectuent des inspections conformément au système de sélection décrit à l'article 11 et aux dispositions de l'annexe I<sup>re</sup>.

Afin de se conformer à ses obligations annuelles en matière d'inspection :

- 1° les inspecteurs inspectent tous les navires de « priorité I », visés à l'article 11, alinéa 2, a), qui font escale dans les ports et mouillages belges; et
- 2° les inspecteurs effectuent annuellement un nombre total d'inspections de navires de « priorité I » et de « priorité II », visés à l'article 11, alinéa 2, a) et b), qui correspond au moins à la part d'inspection belge du nombre total d'inspections à effectuer annuellement dans l'Union européenne et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. La part d'inspection belge est fondée sur le nombre de navires distincts faisant escale dans les ports belges par rapport au nombre total de navires distincts faisant escale dans les ports de chaque Etat membre dans l'Union européenne et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

Pour le calcul de la part du nombre total d'inspections à effectuer annuellement dans l'Union européenne et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, visée à l'alinéa 2, 2°, les navires au mouillage ne sont pas pris en compte.

**Art. 5.** Si les inspections requises à l'article 4, alinéa 2, a), ne sont pas effectuées, les obligations au sens de l'article 4, alinéa 2, a), sont réputées respectées si les inspections non effectuées n'excèdent pas :

- 1° 5 % du nombre total de navires de priorité I présentant un profil de risque élevé qui font escale dans les ports et mouillages belges;

- 2° 10 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I zonder hoog risicoprofiel die de Belgische havens of ankerplaatsen aandoen,

Onverminderd de percentages in het eerste lid, onder 1° en 2° wordt voorrang gegeven aan inspecties van schepen die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Europese Unie aandoen.

Onverminderd de percentages vermeld in het eerste lid, onder 1° en 2° wordt voor schepen van prioriteitsklasse I bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder 1° die ankerplaatsen aandoen, voorrang gegeven aan inspecties van schepen met een hoog risicoprofiel die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Europese Unie aandoen.

**Art. 6.** Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die een Belgische haven aandoen, groter is dan het inspectieaandeel als bedoeld in artikel 4, tweede lid, onder 2°, wordt de inspectieverplichting nageleefd indien een aantal inspecties op schepen van prioriteitsklasse I worden uitgevoerd dat ten minste beantwoordt aan het inspectieaandeel en ten hoogste 30 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die de Belgische havens en ankerplaatsen aandoen, niet wordt geïnspecteerd.

Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II die een Belgische haven aandoen, kleiner is dan het inspectieaandeel als bedoeld in artikel 4, tweede lid, onder 2°, wordt de inspectieverplichting nageleefd indien de op grond van artikel 4, tweede lid, onder 1°, voorgeschreven inspecties van schepen van prioriteitsklasse I worden uitgevoerd en ten minste 85 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse II die de Belgische havens en ankerplaatsen aandoen worden geïnspecteerd.

**Art. 7. § 1.** De inspecteurs kunnen in de volgende omstandigheden besluiten de inspectie van een schip van prioriteitsklasse I dat een Belgische haven heeft aangedaan, bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder 1° uit te stellen :

- 1° indien de inspectie kan worden uitgevoerd de eerstvolgende keer dat het schip opnieuw een Belgische haven aandoet, op voorwaarde dat het schip in de tussentijd geen andere haven in de Europese Unie of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied heeft aangedaan en het uitstel niet meer dan 15 dagen bedraagt, of
- 2° indien de inspectie binnen 15 dagen kan worden uitgevoerd in een andere haven die in de Europese Unie of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt aangedaan, op voorwaarde dat de staat waar die haven gelegen is, zich vooraf bereid heeft verklaard de inspectie uit te voeren.

Indien een inspectie wordt uitgesteld overeenkomstig de bepalingen vermeld in het eerste lid, onder 1° of 2°, en in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, wordt die inspectie niet als een niet-uitgevoerde inspectie gerekend.

Wanneer een inspectie van een schip van prioriteitsklasse I als bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder 1° niet is uitgevoerd in een haven van de Europese Unie, is het betrokken schip niet van inspectie vrijgesteld indien de volgende haven die aangedaan wordt een Belgische haven is.

§ 2. Onder de volgende uitzonderlijke omstandigheden wordt een om operationele redenen niet-uitgevoerde inspectie van prioriteitsklasse I als bedoeld in artikel 11, tweede lid, onder 1° niet als niet-uitgevoerde inspectie aangerekend, mits de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd :

- 1° indien het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu, of
- 2° indien het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet. De bevoegde instantie neemt in dit geval echter de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die regelmatig gedurende de nachttijd een haven aandoen, eventueel kunnen worden geïnspecteerd.

- 2° 10 % du nombre total de navires de priorité I autres que ceux présentant un profil de risque élevé qui font escale dans les ports et mouillages belges.

Nonobstant les pourcentages figurant à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, il est donné priorité aux inspections des navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union européenne.

Nonobstant les pourcentages figurant à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, pour les navires de priorité I visés à l'article 11, alinéa 2, 1° et faisant escale au mouillage, il est donné priorité aux inspections des navires présentant un profil de risque élevé qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union européenne.

**Art. 6.** Si le nombre total de navires de priorité I qui font escale dans un port belge est supérieur à la part d'inspection visée à l'article 4, alinéa 2, 2°, les obligations d'inspection sont réputées respectées si un nombre d'inspections de navires de priorité I effectuées correspond au moins à cette part d'inspection et si les inspections non effectuées n'excèdent pas 30 % du nombre total de navires de priorité I faisant escale dans des ports et mouillages belges.

Si le nombre total de navires de priorité I et de priorité II qui font escale dans un port belge est inférieur à la part d'inspection visée à l'article 4, alinéa 2, 2°, les obligations d'inspection sont réputées respectées si les inspections de navires de priorité I requises en vertu de l'article 4, alinéa 2, 1°, et les inspections d'au moins 85 % du nombre total de navires de priorité II faisant escale dans les ports et mouillages belges sont effectuées.

**Art. 7. § 1<sup>er</sup>.** Les inspecteurs peuvent décider de reporter l'inspection d'un navire de priorité I qui a fait escale dans un port belge, visé à l'article 11, alinéa 2, 1°, dans les circonstances exposées ci-dessous :

- 1° si l'inspection peut être effectuée lors de la prochaine escale du navire dans un port belge, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours; ou
- 2° si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'Etat dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

Si une inspection est reportée conformément les dispositions figurant à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1° ou 2° et qu'elle est enregistrée dans la base de données des inspections, cette inspection n'est pas imputée comme une inspection non effectuée.

Néanmoins, lorsqu'une inspection d'un navire de priorité I visé à l'article 11, alinéa 2, 1°, n'est pas effectuée dans un port de l'Union européenne, le navire concerné n'est pas exempté d'inspection si le prochain port d'escale est un port belge.

§ 2. Lorsqu'une inspection de navires de priorité I visés à l'article 11, alinéa 2, 1°, n'a pas été effectuée pour des raisons d'ordre opérationnel, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous :

- 1° si l'instance compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin; ou
- 2° si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne. Dans un tel cas, l'instance compétente prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.

§ 3. Indien een in ankerplaats liggend schip niet wordt geïnspecteerd, wordt zulks niet als niet-uitgevoerde inspectie aangerekend, indien :

- 1° het schip binnen 15 dagen in een andere haven of ankerplaats in de Europese Unie of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt geïnspecteerd overeenkomstig bijlage I, of
- 2° het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet, of gedurende een zodanig korte tijd de haven aandoet dat de inspectie niet naar behoren kan worden uitgevoerd, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, of
- 3° het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd.

**Art. 8.** De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 13 voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt en op weg is naar een Belgische haven of ankerplaats dient de aankomst daarvan te melden overeenkomstig de bepalingen van bijlage III.

Indien mogelijk geschiedt communicatie als bedoeld in dit artikel elektronisch.

De met het oog op bijlage III ontwikkelde procedures en formulieren dienen te voldoen aan de betreffende bepalingen van het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatie-systeem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

**Art. 9.** Aan elk schip dat een Belgische haven of ankerplaats aandoet, wordt in de inspectiedatabank een scheepsrisicoprofiel toegekend, dat bepalend is voor de voorrang voor inspectie, de termijnen tussen de inspecties en de reikwijdte van de inspectie.

Het risicoprofiel van een schip wordt bepaald door een combinatie van de volgende algemene en historische risicoparameters :

- 1° algemene parameters

Overeenkomstig bijlage I, deel I.1 en bijlage II, worden de algemene parameters gebaseerd op het type, de ouderdom, de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisaties en de prestatie van de maatschappij.

- 2° historische parameters

Overeenkomstig bijlage I, deel I. 2 en bijlage II, worden de historische parameters gebaseerd op het aantal tekortkomingen en aanhoudingen over een bepaalde periode.

**Art. 10.** Schepen die een Belgische haven of ankerplaats aandoen, worden als volgt aan een periodieke of een aanvullende inspectie onderworpen :

- 1° schepen worden afhankelijk van hun risicoprofiel met vooraf vastgestelde tussenpozen aan een periodieke inspectie onderworpen, overeenkomstig bijlage I, deel I. De termijn tussen twee periodieke inspecties neemt toe naarmate het risico afneemt. Voor schepen met een hoog risicoprofiel is deze termijn nooit langer dan zes maanden;
- 2° ongeacht de datum waarop de laatste periodieke inspectie heeft plaatsgevonden, worden schepen als volgt aan een aanvullende inspectie onderworpen :
  - de bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen waarvoor dwingende factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II. 2A, worden geïnspecteerd;
  - schepen waarvoor onverwachte factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II. 2B, kunnen worden geïnspecteerd. Het besluit om een aanvullende inspectie te verrichten, wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de bevoegde instantie.

**Art. 11.** De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen voor inspectie worden geselecteerd op basis van hun risicoprofiel als bedoeld in bijlage I, deel I, dan wel, indien dwingende of onverwachte factoren optreden, overeenkomstig bijlage I, deel II. 2A en 2B.

Met het oog op de inspectie van schepen :

- 1° selecteert de bevoegde instantie schepen die aan een verplichte inspectie moeten worden onderworpen, « schepen van prioriteitsklasse I » genoemd, volgens de in bijlage I, deel II. 3A, beschreven selectieregeling;

§ 3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée :

- 1° si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours; ou
- 2° si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou
- 3° si l'instance compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

**Art. 8.** L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 13, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et fait route vers un port ou mouillage belge, notifie son arrivée conformément aux dispositions de l'annexe III.

Pour toute communication prévue au présent article, il est fait usage de moyens électroniques dans la mesure du possible.

Les procédures et modèles élaborés aux fins de l'annexe III sont conformes aux dispositions applicables de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil.

**Art. 9.** Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage belge se voient attribuer, dans la base de données des inspections, un profil de risque qui détermine leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.

Le profil de risque d'un navire est déterminé par une combinaison de paramètres de risque génériques et historiques, comme suit :

- 1° paramètres génériques

Les paramètres génériques sont fondés sur le type, l'âge, le pavillon, les organismes agréés concernés et le respect des normes par les compagnies, conformément à l'annexe I<sup>o</sup>, partie I. 1, et à l'annexe II.

- 2° paramètres historiques

Les paramètres historiques sont fondés sur le nombre d'anomalies et d'immobilisations au cours d'une période donnée, conformément à l'annexe I<sup>o</sup>, partie I. 2, et à l'annexe II.

**Art. 10.** Les navires faisant escale dans un port ou un mouillage belge sont soumis à des inspections périodiques ou à des inspections supplémentaires dans les conditions suivantes :

- 1° les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque conformément à l'annexe I<sup>o</sup>, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois;
- 2° les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes :
  - l'instance compétente veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe I, partie II. 2A, soient inspectés;
  - les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe I, partie II. 2B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'instance compétente.

**Art. 11.** L'instance compétente veille à ce que les navires soient sélectionnés pour inspection sur la base de leur profil de risque tel que décrit à l'annexe I, partie I, et lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus au sens de l'annexe I, partie II. 2A ou 2B, se manifestent.

Aux fins de l'inspection des navires, l'instance compétente :

- 1° sélectionne les navires qui doivent subir une inspection obligatoire, dénommés navires de « priorité I », conformément au système de sélection décrit à l'annexe I<sup>o</sup>, partie II. 3A;

2° kan de bevoegde instantie schepen selecteren die voor inspectie in aanmerking komen, « schepen van prioriteitsklasse II » genoemd, overeenkomstig bijlage I, deel II. 3B.

**Art. 12.** Schepen die overeenkomstig artikel 11 voor inspectie zijn geselecteerd, worden als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie onderworpen :

1° Bij elke eerste inspectie van een schip zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de inspecteur ten minste :

- a) de in bijlage IV opgesomde certificaten en documenten controleert die zich overeenkomstig de communautaire maritieme wetgeving, de Belgische wetgeving en de internationale verdragen met betrekking tot veiligheid en beveiliging aan boord dienen te bevinden;
- b) zo nodig verifieert of de tekortkomingen die een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend bij een vorige inspectie heeft vastgesteld zijn verholpen;
- c) nagaat hoe het staat met de algemene toestand van het schip, met inbegrip van de hygiënische omstandigheden, en van de machinekamer en de accommodatie.

2° Wanneer na een inspectie als bedoeld in de bepaling onder 1° door een bevoegde autoriteit van een lidstaat in de inspectie-databank is geregistreerd welke tekortkomingen moeten worden verholpen in de volgende haven die wordt aangedaan en wanneer deze volgende haven een Belgische haven is, kan de bevoegde instantie besluiten dat de in de bepaling onder 1°, onder a) en c), bedoelde verificaties niet worden uitgevoerd.

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

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

Voorbeelden van gegronde redenen zijn opgenomen in bijlage V.

**Art. 13.** § 1. De volgende categorieën schepen komen in aanmerking voor een uitgebreide inspectie overeenkomstig bijlage I, deel II. 3A en 3B :

- 1° schepen met een hoog risicoprofiel;
- 2° passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar;
- 3° schepen met een hoog risicoprofiel of passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar, in het geval van dwingende of onverwachte factoren;
- 4° schepen die aan een nieuwe inspectie moeten worden onderworpen nadat overeenkomstig artikel 15 een weigering van toestemming is uitgevaardigd.

§ 2. De exploitant of kapitein van het schip staat ervoor in dat genoeg tijd beschikbaar is in de exploitatieplanning om toe te laten dat een uitgebreide inspectie wordt uitgevoerd.

Onverminderd de om veiligheidsredenen uit te voeren controlemaatregelen, blijft het schip in de haven totdat de inspectie is afgerond.

§ 3. Na ontvangst van een voorafgaande aanmelding van een schip dat in aanmerking komt voor een periodieke uitgebreide inspectie, informeert de bevoegde instantie het schip wanneer er geen uitgebreide inspectie zal worden uitgevoerd.

§ 4. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII.

**Art. 14.** § 1. De inspecteurs volgen de in bijlage VI opgenomen richtsnoeren en procedures.

§ 2. Wat de beveiligingscontroles betreft, worden de relevante procedures van bijlage VI van dit besluit toegepast op alle in artikel 3, paragrafen 1, 2 en 3, van Verordening nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten vermelde schepen die een Belgische haven of ankerplaats aandoet.

2° peut sélectionner les navires susceptibles d'être inspectés, dénommés navires de « priorité II », conformément à l'annexe I, partie II. 3B.

**Art. 12.** Les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 11 sont soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes :

1° Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'instance compétente veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations suivantes :

- a) contrôler les certificats et documents énumérés à l'annexe IV qui doivent se trouver à bord conformément au droit communautaire en matière maritime, à la législation belge et aux conventions internationales relatives à la sécurité et à la sûreté;
- b) vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente effectuée par un Etat membre ou par un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris;
- c) s'assurer de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène, et notamment de la salle des machines et du logement de l'équipage.

2° Lorsque, à l'issue d'une inspection visée au 1° par une autorité compétente d'un Etat membre, des anomalies devant être corrigées au prochain port d'escale ont été enregistrées dans la base de données des inspections et si ce prochain port est un port belge, l'instance compétente peut décider de ne pas effectuer les vérifications visées aux 1°, a), et 1°, c).

3° Une visite détaillée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, est effectuée lorsque, à l'issue de l'inspection visée au 1°, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière.

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

Des exemples de motifs évidents sont indiqués à l'annexe V.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Les navires des catégories ci-après sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'annexe I, partie II. 3A et 3B :

- 1° les navires qui présentent un profil de risque élevé;
- 2° les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citerne pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans;
- 3° les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citerne pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent;
- 4° les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 15.

§ 2. L'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoie suffisamment de temps pour que l'inspection renforcée soit menée.

Sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté, le navire reste au port jusqu'à la fin de l'inspection.

§ 3. Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection périodique renforcée, l'instance compétente informe le navire si l'inspection renforcée n'est pas effectuée.

§ 4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII.

**Art. 14.** § 1<sup>er</sup>. Les inspecteurs suivent les procédures et lignes directrices prévues à l'annexe VI.

§ 2. Pour ce qui est des contrôles de sûreté, sont appliquées les procédures correspondantes prévues à l'annexe VI du présent arrêté à tous les navires visés à l'article 3, paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 3, du Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et qui font escale dans un port ou un mouillage belge.

§ 3. De bepalingen betreffende uitgebreide inspecties van artikel 13 zijn van toepassing op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen als bedoeld in artikel 1, 1<sup>o</sup>), en 4<sup>o</sup>), van het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Wanneer een schip is onderzocht overeenkomstig de artikelen 5 en 7 van het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wordt dit specifieke onderzoek in de inspectiedatabank geregistreerd als een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie, naargelang het geval, en in aanmerking genomen voor de doeleinden van de artikelen 9, 10 en 11, en om te berekenen of is voldaan aan de inspectieverplichting zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, voor zover alle in bijlage VII vermelde punten zijn bestreken.

Onverminderd een besluit om de inzet van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig te beletten overeenkomstig artikel 9 van het koninklijk besluit van 21 november 2005 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, zijn de bepalingen van dit besluit met betrekking tot het verhelfen van tekortkomingen, aanhouding, weigering van toegang, en, in voorkomend geval, de maatregelen volgend op inspecties, aanhouding of weigeringen van toegang van toepassing.

**Art. 15.** § 1. De bevoegde instantie ziet erop toe dat de toegang wordt geweigerd tot de Belgische havens en ankerplaatsen behalve in de situaties als omschreven in artikel 20, § 6, aan elk schip :

- 1<sup>o</sup> dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de zwarte lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie is vastgesteld en zoals jaarlijks door de Europese Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden of waarvan de inzet meer dan twee keer is belet overeenkomstig artikel 10 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 tijdens de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend, of
- 2<sup>o</sup> dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de grijze lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van de inspectiedatabank geregistreerde informatie is vastgesteld en jaarlijks door de Europese Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden of dat meer dan twee keer is belet overeenkomstig artikel 10 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 tijdens de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend.

De weigering van toegang geldt zodra een schip de haven of ankerplaats heeft verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden en waar een weigering van toegang werd uitgevaardigd.

§ 2. De weigering van toegang wordt ten vroegste drie maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken indien voldaan is aan de voorwaarden onder 3 tot en met 9 van bijlage VIII.

Indien het schip reeds een tweede keer de toegang wordt geweigerd, bedraagt deze periode twaalf maanden.

§ 3. Een daarop volgende aanhouding in een haven of ankerplaats in de Europese Unie leidt tot een weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Europese Unie. Deze derde weigering van de toegang kan uitsluitend worden opgeheven nadat een periode van 24 maanden sinds de uitvaardiging van de weigering is verstreken, en indien :

- 1<sup>o</sup> het schip vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die niet onder de in paragraaf 1 bedoelde zwarte of grijze lijst valt;
- 2<sup>o</sup> de wettelijk voorgeschreven certificaten en de classificatiecertificaten van het schip zijn afgegeven door een organisatie of organisaties die zijn erkend op grond van Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties;

§ 3. Les dispositions de l'article 13 relatif aux inspections renforcées s'appliquent aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse visés à l'article 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>) et 4<sup>o</sup>), de l'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif 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.

Lorsqu'un navire a fait l'objet d'une visite, conformément aux articles 5 et 7 de l'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif 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, cette visite spécifique est enregistrée comme une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le cas, dans la base de données des inspections et elle est prise en compte aux fins des articles 9, 10 et 11, et pour évaluer le respect des obligations en matière d'inspection, visé à l'article 4, alinéa 2, pour autant que cette visite porte sur tous les points visés à l'annexe VII.

Sans préjudice d'une interdiction d'exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse, décidée conformément à l'article 9 de l'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif 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, les dispositions du présent arrêté concernant la suppression des anomalies, l'immobilisation, le refus d'accès, le suivi des inspections, des immobilisations et des refus d'accès, le cas échéant, sont applicables.

**Art. 15.** § 1<sup>er</sup>. L'instance compétente veille à ce que l'accès à des ports et mouillages belges soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 20, § 6, à tout navire qui :

- 1<sup>o</sup> bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, et publiée chaque année par la Commission européenne, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément à l'article 10 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 plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
- 2<sup>o</sup> bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission européenne, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément à l'article 10 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 plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.

§ 2. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que les conditions visées aux 3 à 9 de l'annexe VIII soient réunies.

Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai est porté à douze mois.

§ 3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage dans l'Union européenne donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage dans l'Union européenne. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure et uniquement si :

- 1<sup>o</sup> le navire bat pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au § 1<sup>er</sup>;
- 2<sup>o</sup> les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires;

- 3° het schip wordt geëxploiteerd door een rederij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1;
- 4° aan de voorwaarden van bijlage VIII, onder 3 tot en met 9 is voldaan.

Elk schip dat 24 maanden na uitvaardiging van de weigering niet aan de in deze paragraaf neergelegde criteria voldoet, wordt permanent de toegang tot de havens en ankerplaatsen in de Europese Unie geweigerd.

§ 4. Elke aanhouding in een haven of ankerplaats in de Europese Unie volgend op de derde weigering van toegang leidt tot een permanente weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Europese Unie.

§ 5. Voor de toepassing van dit artikel moet worden voldaan aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage VIII.

**Art. 16.** Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie stelt de inspecteur een rapport op conform bijlage IX. De kapitein van het schip ontvangt een kopie van het inspectierapport.

**Art. 17.** Alle klachten worden snel aan een eerste toetsing door de bevoegde instantie onderworpen. Met deze toetsing kan worden vastgesteld of de klacht met reden omkleed is.

Als dat het geval is, neemt de bevoegde instantie naar aanleiding van de klacht passende maatregelen, met name dat alle andere direct bij die klacht betrokken personen hun standpunt kenbaar kunnen maken.

Indien de bevoegde instantie van oordeel is dat de klacht kennelijk ongegrond is, brengt zij de indiener van de klacht op de hoogte van haar beslissing en motivering daarvan.

De identiteit van de persoon die de klacht heeft ingediend, wordt niet bekendgemaakt aan de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip. De inspecteur waarborgt vertrouwelijkheid bij elk gesprek met bemanningsleden;

De bevoegde instantie brengt de administratie van de vlaggenstaat op de hoogte, met indien passend, een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

**Art. 18.** § 1. Ten overstaan van de bevoegde instantie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de verdragen worden of zullen worden verholpen.

§ 2. Wanneer sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, ziet de bevoegde instantie erop toe dat het schip wordt aangehouden of dat de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, wordt stopgezet. De aanhouding of de stopzetting van de activiteit wordt pas opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer de bevoegde instantie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

§ 3. Bij zijn beroepsmatige beoordeling van de vraag of een schip al dan niet moet worden aangehouden, past de inspecteur de in bijlage X vervatte criteria toe.

§ 4. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat het schip wordt aangehouden indien uit de inspectie blijkt dat het schip niet is uitgerust met een functionerende reisgegevensrecorder, terwijl het gebruik daarvan op grond van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad verplicht is

Wanneer deze tekortkoming niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de bevoegde instantie het schip toestaan verder te reizen naar de geschikte reparatiewerf die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkoming wel zonder meer kan worden verholpen, of kan zij verlangen dat de tekortkomingen worden verholpen binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen als bepaald in de in het MOU van Parijs opgenomen richtsnoeren. Daartoe zijn procedures van artikel 20 van toepassing.

§ 5. In uitzonderlijke omstandigheden, waarin de algemene toestand van het schip duidelijk niet aan de normen voldoet, mag de bevoegde instantie de inspectie van het schip opschorten tot de verantwoordelijke partijen de nodige stappen hebben ondernomen om ervoor te zorgen dat het schip aan de relevante voorschriften van de verdragen voldoet.

- 3° le navire est géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé, conformément à l'annexe I<sup>re</sup>, partie I, 1;
- 4° les conditions visées aux 3 à 9 de l'annexe VIII sont réunies.

Tout navire ne satisfaisant pas aux critères précisés dans le présent paragraphe, après un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages dans l'Union européenne.

§ 4. Le navire qui fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage dans l'Union européenne, après le troisième refus d'accès, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages dans l'Union européenne.

§ 5. Aux fins du présent article, les procédures figurant à l'annexe VIII, doivent être respectées.

**Art. 16.** A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.

**Art. 17.** Toutes les plaintes font l'objet d'une évaluation initiale rapide par l'instance compétente. Cette évaluation permet de déterminer si une plainte est motivée.

Si tel est le cas, l'instance compétente donne à la plainte les suites appropriées, prévoyant notamment pour toute personne directement concernée par ladite plainte la possibilité de faire valoir ses observations.

Lorsque l'instance compétente juge que la plainte est manifestement infondée, elle informe le plaignant de sa décision et de ses motifs.

L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné. L'inspecteur veille à garantir la confidentialité pendant les entretiens avec les membres d'équipage.

L'instance compétente informe l'administration de l'Etat du pavillon des plaintes qui ne sont pas manifestement infondées et des suites qui leur ont été données, et transmet le cas échéant une copie de ces informations à l'Organisation internationale du travail (OIT).

**Art. 18.** § 1<sup>er</sup>. L'instance compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

§ 2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'instance compétente de l'Etat du port dans lequel le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'immobilisation ou l'arrêt d'opération n'est levé(e) que si tout danger a disparu ou si l'instance compétente constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'elle estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

§ 3. Dans l'exercice de son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe X.

§ 4. Si l'inspection révèle que le navire n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque l'utilisation d'un tel dispositif est prescrite par la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, l'instance compétente veille à ce que le navire soit immobilisé.

S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, l'instance compétente peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où l'anomalie peut être corrigée aisément, ou elle peut exiger que l'anomalie soit corrigée dans un délai maximal de trente jours, comme prévu dans les lignes directrices élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. A ces fins, les procédures définies à l'article 20 sont applicables.

§ 5. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'instance compétente peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables prennent les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions des conventions en la matière.



§ 6. In geval van aanhouding, dient de bevoegde instantie onmiddellijk, schriftelijk en onder overlegging van het inspectierapport, de administratie van de vlaggenstaat, 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 klassecertificaten of de wettelijk voorschreven certificaten die overeenkomstig verdragen worden afgegeven.

§ 7. Dit besluit laat de additionele voorschriften van de verdragen betreffende kennisgevings- en rapportageprocedures in verband met de havenstaatcontrole onverlet.

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

§ 9. Om havencongestie te vermijden kan de bevoegde instantie toestemming verlenen om een aangehouden schip naar een ander deel van de haven te verplaatsen indien dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om te beslissen of een schip al dan niet blijft aangehouden.

De bevoegde instantie werkt samen met de bevoegde dienst van het bevoegde gewest om te voorzien in faciliteiten voor de opvang van aangehouden schepen.

§ 10. Wanneer een aanhoudingsbevel wordt uitgevaardigd, verwittigt de bevoegde instantie zo snel mogelijk de bevoegde dienst van het bevoegde gewest.

**Art. 19.** De bevoegde instantie dient de kapitein van het schip als naar behoren op de hoogte te stellen van zijn recht om beroep in te stellen en van de praktische regelingen hieromtrent.

Wanneer ten gevolge van een door de eigenaar of de exploitant van een schip, of zijn vertegenwoordiger, ingediend beroep of verzoek een aanhoudingsbevel of weigering van toegang wordt opgeheven of gewijzigd :

- 1° zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast;
- 2° brengt de bevoegde instantie binnen 24 uur na die beslissing de Europese Commissie op de hoogte van deze beslissing.

**Art. 20.** § 1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 18, § 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie het desbetreffende schip toestaan zo snel mogelijk naar de door de kapitein en de betrokken instanties gekozen geschikte reparatiewerf te varen die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkomingen kunnen worden verholpen, mits aan de door de bevoegde overheid van de vlaggenstaat vastgestelde en door de bevoegde instantie goedgekeurde voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden dienen te garanderen dat het schip deze reis kan ondernemen zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers en bemanning of voor andere schepen, of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

§ 2. Wanneer een schip naar een reparatiewerf wordt gestuurd vanwege tekortkomingen bij de naleving van IMO-resolutie A.744(18), hetzij wat de scheepsdocumenten betreft, hetzij wegens structurele gebreken of tekortkomingen, kan de bevoegde instantie eisen dat in de haven van aanhouding de nodige diktemetingen worden uitgevoerd voordat het schip toestemming krijgt om uit te varen.

§ 3. In de in § 1 genoemde omstandigheden stelt de bevoegde instantie de bevoegde autoriteit van de Staat waar zich de reparatiewerf bevindt, alsmede de in artikel 18, § 6, vermelde partijen en alle andere betrokkenen instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

Wanneer de bevoegde instantie een kennisgeving als bedoeld in het eerste lid ontvangt van een bevoegde autoriteit van een lidstaat, licht de bevoegde instantie de kennisgevende overheid in over de maatregelen die zij heeft genomen.

§ 4. De inspecteurs nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat de toegang tot alle havens of ankerplaatsen in de Europese Unie wordt geweigerd aan schepen als bedoeld in § 1 :

- 1° die uitvaren zonder te voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn door de bevoegde instantie, of
- 2° die uitvaren en weigeren te voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen door zich niet naar de aangegeven reparatiewerf te begeven.

§ 6. En cas d'immobilisation, l'instance compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'Etat 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 réglementaires conformément aux conventions sont également informés, le cas échéant.

§ 7. Le présent arrêté est applicable sans préjudice d'autres conditions prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'Etat du port.

§ 8. Dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port au titre du présent arrêté, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

§ 9. Pour réduire l'encombrement du port, l'instance compétente peut autoriser un navire immobilisé à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Cependant, le risque d'encombrement du port n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de levée d'immobilisation.

L'instance compétente coopère avec le service compétent de la Région compétente pour faciliter l'accueil des navires immobilisés.

§ 10. Lorsqu'un ordre d'immobilisation est délivré, l'instance compétente informe dans les plus brefs délais le service compétent de la Région compétente.

**Art. 19.** L'instance compétente informe dûment le capitaine d'un navire de son droit de recours et des modalités pratiques y afférant

Lorsqu'à la suite d'un recours ou d'une demande du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou de son représentant une décision d'immobilisation ou de refus d'accès est révoquée ou modifiée :

- 1° l'instance compétente veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient immédiatement modifiées en conséquence;
- 2° l'instance compétente, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, en informe la Commission européenne.

**Art. 20.** § 1. Lorsque des anomalies visées à l'article 18, § 2, ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'instance compétente peut autoriser le navire à rejoindre sans retard injustifié le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par l'instance compétente soient respectées. Ces conditions assurent que le navire peut rejoindre ledit chantier sans que cela présente de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou pour d'autres navires ou sans que cela constitue une menace déraisonnable pour le milieu marin.

§ 2. Lorsque la décision d'envoyer un navire dans un chantier de réparation est motivée par la non-conformité à la résolution A.744(18) de l'OMI en ce qui concerne soit les documents du navire soit des défaillances et anomalies structurelles du navire, l'instance compétente peut exiger que les mesures d'épaisseur nécessaires soient effectuées dans le port d'immobilisation avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

§ 3. Dans les cas visés au § 1<sup>er</sup>, l'instance compétente donne notification à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'article 18, § 6, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

Lorsque l'instance compétente reçoit une notification telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> d'une autorité compétente d'un Etat membre, l'instance compétente informe l'autorité notifiante des mesures prises.

§ 4. Les inspecteurs prennent des mesures pour que l'accès à tout port ou mouillage dans l'Union européenne soit refusé aux navires visés au § 1<sup>er</sup> qui prennent la mer :

- 1° sans se conformer aux conditions fixées par l'instance compétente; ou
- 2° en refusant de se conformer aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

De weigering blijft van kracht totdat de eigenaar of de exploitant ten genoegen van de bevoegde instantie, heeft aangetoond dat het schip volledig aan alle van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen voldoet.

§ 5. In de in § 4, onder 1°, genoemde omstandigheden waarschuwen de inspecteurs onmiddellijk de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten.

In de in § 4, onder 2°, genoemde omstandigheden waarschuwt de bevoegde instantie indien de reparatiewerf in België gelegen is, onmiddellijk de bevoegde autoriteiten van alle andere lidstaten.

Voordat de toegang geweigerd wordt kunnen de inspecteurs verzoeken om overleg met de vlaggenstaatadministratie van het betrokken schip.

§ 6. In afwijking van de bepalingen van § 4, mag in geval van overmacht of om prevalerende beveiligingsmaatregelen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een Belgische haven of ankerplaats toegang worden verleend door de bevoegde instantie op voorwaarde dat de eigenaar, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de bevoegde instantie afdoende maatregelen voor een veilige binnenkomst heeft genomen.

**Art. 21.** De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in bijlage XI vermelde kwalificaties en door de bevoegde instantie gemachtigd zijn tot uitvoering van havenstaatcontroles.

Wanneer de bevoegde instantie niet de noodzakelijke beroepsbekwaamheid kan bieden, mag de inspecteur worden bijgestaan door een persoon met de vereiste beroepsbekwaamheid.

De bevoegde instantie, de inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten en de personen die hun bijstaan, mogen geen commerciële belangen hebben in de haven van inspectie, noch in de geïnspecteerde schepen. De inspecteurs mogen evenmin werknemer zijn van of opdrachten uitvoeren voor niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven certificaten en klassecertificaten afgeven of de noodzakelijke onderzoeken uitvoeren voor het afgeven van die certificaten aan schepen.

Iedere inspecteur is houder van een persoonlijk document in de vorm van een identiteitskaart die is afgegeven door de bevoegde instantie, en waarvan het model vervat is in bijlage XII.

De bevoegde instantie ziet erop toe dat wordt nagegaan of de inspecteurs voldoen aan de voorwaarden inzake bekwaamheid en aan de minimumcriteria als bedoeld in bijlage XI, zulks voordat de inspecteurs worden gemachtigd tot uitvoering van inspecties en vervolgens op gezette tijden, in het licht van de uniforme communautaire regeling inzake opleiding en beoordeling van de bekwaamheid van de inspecteurs inzake havenstaatcontrole door de lidstaten.

De bevoegde instantie ziet erop toe dat de inspecteurs worden bijgeschoold met betrekking tot de wijzigingen van het in de Europese Unie toegepaste havenstaatcontrolestelsel als vastgesteld in dit besluit en eventuele wijzigingen in de verdragen.

**Art. 22.** De inspecteurs zorgen ervoor dat passende maatregelen worden genomen na de melding van klaarblijkelijke anomalieën door loodsen en de door de bevoegde gewesten aangewezen havenautoriteiten of haveninstanties en stellen een rapport op van de genomen maatregelen.

**Art. 23.** De inspecteurs zorgen ervoor dat de gegevens in verband met inspecties die overeenkomstig dit besluit worden uitgevoerd, worden overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of de aanhouding is opgeheven.

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de gegevens die zijn overgebracht naar de bovengenoemde inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de publicatie ervan.

Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction de l'instance compétente, la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions.

§ 5. Dans les cas visés au § 4, 1°, les inspecteurs alertent immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres.

Dans les cas visés au § 4, 2°, l'instance compétente alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres si le chantier de réparation se situe en Belgique.

Avant de refuser l'entrée au port, les inspecteurs peuvent demander des consultations avec l'administration du pavillon du navire concerné.

§ 6. Par dérogation aux dispositions du § 4, l'accès à un port ou à un mouillage belge déterminé peut être autorisé par l'instance compétente en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérieuse, pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour corriger les anomalies, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'instance compétente, aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

**Art. 21.** Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs qui satisfont aux critères de qualification fixés à l'annexe XI et qui sont autorisés par l'instance compétente à agir dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

Lorsque l'instance compétente ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

L'instance compétente, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de tels organismes.

Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par l'instance compétente et dont le modèle est repris à l'annexe XII.

Avant de les autoriser à effectuer des inspections, et ultérieurement à intervalles réguliers par la suite, compte tenu du système communautaire harmonisé pour la formation et l'évaluation des compétences des inspecteurs en ce qui concerne le contrôle de l'Etat du port, l'instance compétente veille à ce que les compétences des inspecteurs soient vérifiées, de même que le respect par lesdits inspecteurs des critères minimaux prévus à l'annexe XI.

L'instance compétente veille à ce que les inspecteurs reçoivent une formation appropriée concernant les changements apportés au système de contrôle par l'Etat du port appliqué dans l'Union européenne conformément au présent arrêté et aux modifications des conventions.

**Art. 22.** Les inspecteurs veillent à ce que les anomalies manifestes notifiées par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires désignées par les régions compétentes fassent l'objet d'une action de suivi appropriée et ils consignent le détail des mesures prises.

**Art. 23.** Les inspecteurs veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées en application du présent arrêté soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'immobilisation est levée.

Dans un délai de soixante-douze heures, l'instance compétente veille à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication.

**Art. 24.** De door de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging, opgericht bij de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, aangewezen instantie deelt de volgende in haar bezit zijnde informatie mee aan de bevoegde instantie :

- 1° informatie betreffende schepen die niet hebben voldaan aan de voorschriften inzake aanmelding van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- 2° informatie betreffende schepen die om beveiligingsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht om de haven te verlaten.

**Art. 25.** § 1. Indien de in artikelen 12 en 13 bedoelde inspecties leiden tot bevestiging of ontdekking van tekortkomingen met betrekking tot de voorschriften van een verdrag, die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, worden de kosten in verband met de inspectie, in een normale boekhoudperiode, gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.

De kosten in verband met de door de inspecteurs ingevolge artikel 15 en artikel 20, § 4, uitgevoerde inspecties komen ten laste van de eigenaar of de exploitant van het schip.

Indien een schip wordt aangehouden worden de kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.

§ 2. Voor inspecties bedoeld in § 1, eerste en tweede lid, evenals voor de reistijd vereist voor die inspecties is een retributie verschuldigd van 110 euro per uur. Het tarief van 110 euro per uur is het basistarief.

Voor de aanhouding bedoeld in het § 1, derde lid is bijkomend een retributie van 220 euro verschuldigd om de kosten gemaakt door de bevoegde instantie te dekken. Het tarief van 220 euro is het basistarief.

Het bedrag van de retributies bedoeld in het eerste en tweede lid wordt jaarlijks op 1 januari aangepast aan het indexcijfer van de consumptieprijzen op basis van de volgende formule :

basistarief zoals vastgesteld in het eerste en tweede lid, verminderd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de tarieven wordt aangepast overeenkomstig het derde lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van november 2010.

§ 3. De aanhouding wordt pas opgeheven wanneer volledige betaling of een toereikende waarborg voor de overeenkomstig paragraaf 2 verschuldigde retributies is ontvangen.

**Art. 26.** In artikel 24, punt 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, vervangen bij het koninklijk besluit van 1 september 2004, worden de woorden « het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement » vervangen door de woorden « het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ».

**Art. 27.** In artikel 98bis, § 6, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 24 mei 2006 worden de woorden « het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement » vervangen door de woorden « het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ».

**Art. 24.** L'autorité désignée par l'autorité nationale de sûreté maritime, créée par la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, fournit à l'instance compétente les informations suivantes dont elle dispose :

- 1° informations concernant les navires qui ne satisfont pas aux dispositions en matière de notifications en vertu du Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;
- 2° informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté.

**Art. 25.** § 1<sup>er</sup>. Dans le cas où les inspections visées aux articles 12 et 13 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, toutes les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

Toutes les frais liées aux inspections effectuées par les inspecteurs conformément à l'article 15 et à l'article 20, § 4, sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

En cas d'immobilisation d'un navire, toutes les dépenses liées à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

§ 2. Les inspections visées au § 1<sup>er</sup>, premier et deuxième alinéa, ainsi que le temps de déplacement nécessaire pour ces inspections, donnent lieu au paiement d'une rétribution de 110 euros par heure. Le tarif de 110 euros est le tarif de base.

Pour l'immobilisation visée au § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, une rétribution supplémentaire de 220 euros est due pour couvrir les frais exposés par l'instance compétente. Le tarif de 220 euros est le tarif de base.

Chaque année au 1<sup>er</sup> janvier, le montant des rétributions, visées aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, est adapté à l'indice des prix à la consommation selon la formule suivante :

tarif de base tel que fixée à aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation du mois novembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant des tarifs sera adapté conformément à l'alinéa 3.

L'indice de départ est l'indice des prix à la consommation du mois de novembre 2010.

§ 3. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des rétributions visées au paragraphe 2.

**Art. 26.** Dans l'article 24, point 1, de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, remplacé par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2004, les mots « 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 remplacés par les mots « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port ».

**Art. 27.** Dans l'article 98bis, § 6, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 24 mai 2006, les mots « 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 remplacés par les mots « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port ».

**Art. 28.** In bijlage XIXbis, punt 6, d), van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 19 maart 2004, worden de woorden « het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement » vervangen door de woorden « het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ».

**Art. 29.** In artikel 4, § 3, van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiers-schepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement worden de woorden « het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement » vervangen door de woorden « het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ».

**Art. 30.** In artikel 7, § 2, van het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt : « deze inspectie kan plaatsvinden in het kader van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole; het totale aantal inspecties dat wordt verricht dient ten minste 25 % te bedragen van het aantal afzonderlijke schepen dat de Belgische havens in een representatief kalenderjaar is binnengelopen ».

**Art. 31.** In artikel 3, eerste lid, onder c), van het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG, worden de woorden « overeenkomstig hoofdstuk I, deel I van bijlage I bij het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement » vervangen door de woorden « overeenkomstig hoofdstuk II, deel 2A van bijlage I van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole ».

**Art. 32.** 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, 21 juni 2001, 31 januari 2003, 25 oktober 2004 en 24 mei 2006, wordt opgeheven.

**Art. 33.** Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2011.

**Art. 34.** De Minister bevoegd voor de Scheepvaart, de Minister bevoegd voor Financiën, de Minister bevoegd voor Justitie en de Minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 december 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPE

**Art. 28.** Dans l'annexe XIXbis, point 6, d), du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 19 mars 2004, les mots « 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 remplacés par les mots « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port ».

**Art. 29.** Dans l'article 4, § 3, de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mots « 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 remplacés par les mots « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port ».

**Art. 30.** Dans l'article 7, § 2, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, le b) est remplacé par ce qui suit : « cette inspection peut être effectuée dans le cadre de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port; le nombre total d'inspections effectuées correspond à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans les ports belges durant une année civile représentative ».

**Art. 31.** Dans l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, c), de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, les mots « conformément au chapitre I<sup>er</sup>, partie Ire de l'annexe I<sup>re</sup> 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 remplacés par les mots « conformément au chapitre II, partie 2A de l'annexe I de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port ».

**Art. 32.** 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 du 9 décembre 1998, 21 juin 2001, 31 janvier 2003, 25 octobre 2004 et 24 mai 2006, est abrogé.

**Art. 33.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

**Art. 34.** Le Ministre qui a la Navigation dans ses attributions, le ministre qui a les Finances dans ses attributions, le Ministre qui a la Justice dans ses attributions et le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 décembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

**Bijlage I bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole****Elementen van het communautaire systeem inzake havenstaatsinspectie  
(bedoeld in artikel 4)**

Het communautaire systeem inzake havenstaatsinspectie omvat de volgende elementen :

**I. Scheepsrisicoprofiel**

Het risicoprofiel van een schip wordt bepaald door een combinatie van de volgende algemene en historische parameters :

**1. Algemene parameters****a) Type van het schip**

Passagiersschepen, olie- en chemicaliëntankers, gastankers en bulkschepen worden geacht een hoger risico te vormen.

**b) Ouderdom van het schip**

Schepen ouder dan twaalf jaar vormen een hoger risico.

**c) Prestaties van de vlaggenstaat**

i) Schepen die onder de vlag varen van een staat die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een hoge aanhoudingsgraad heeft, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een lage aanhoudingsgraad heeft, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die overeenkomstig het kader en de procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO het voorwerp heeft uitgemaakt van een voltooide audit en waarvoor in voorkomend geval een herstelactieplan is voorgelegd, worden als een lager risico beschouwd. Zodra de in artikel 10, § 3, van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole bedoelde maatregelen zijn aangenomen, dient de vlaggenstaat van dergelijke schepen aan te tonen dat de code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten is nageleefd.

**d) Erkende organisaties**

i) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, laag of zeer laag prestatieniveau, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, hoog prestatieniveau, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen met een certificaat dat is afgegeven door een op grond van Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.

**e) Prestaties van de rederij**

i) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en matig of slecht presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en goed presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, worden als een lager risico beschouwd.

**2. Historische parameters**

i) Schepen die meer dan één keer zijn aangehouden worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die bij inspecties die tijdens de in bijlage II bedoelde periode zijn verricht, minder dan het in bijlage II bedoelde aantal tekortkomingen hadden, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen die tijdens de in bijlage II bedoelde periode niet zijn aangehouden, worden als een lager risico beschouwd.

De risicoparameters worden gecombineerd door een weging te maken van de relatieve invloed van elke parameter op het totale risico van het schip voor de vaststelling van de volgende scheepsrisicoprofielen :

- hoog risico;
- normaal risico;
- laag risico.

Bij de bepaling van het risicoprofiel wordt vooral de nadruk gelegd op de parameters type schip, prestaties van de vlaggenstaat, van de classificatiebureaus en de rederijen.

**II. Inspectie van schepen****1. Periodieke inspecties**

Periodieke inspecties worden verricht op vooraf vastgestelde termijnen. De frequentie van de periodieke inspecties hangt af van het risicoprofiel van het schip. Schepen met een hoog risico worden minstens om de zes maanden aan een periodieke inspectie onderworpen. Bij schepen met een ander risicoprofiel zal de termijn tussen twee periodieke inspecties toenemen naarmate het risico afneemt.

De bevoegde instantie voert een periodieke inspectie uit bij :

- elk schip met een hoog risicoprofiel dat tijdens de laatste zes maanden niet is geïnspecteerd in een haven of ankerplaats binnen de Gemeenschap of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een hoog risico komen vanaf de 5e maand in aanmerking voor inspectie;
- elk schip met een normaal risicoprofiel dat tijdens de laatste 12 maanden niet is geïnspecteerd in een haven of ankerplaats binnen de Gemeenschap of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een normaal risico komen vanaf de 10e maand in aanmerking voor inspectie;
- elk schip met een laag risicoprofiel dat tijdens de laatste 36 maanden niet is geïnspecteerd in een haven of een ankerplaats binnen de Gemeenschap of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een laag risico komen vanaf de 24e maand in aanmerking voor inspectie.

## 2. Aanvullende inspecties

Ongeacht de datum waarop de laatste inspectie heeft plaatsgevonden, wordt een schip onderworpen aan een inspectie wanneer een van de volgende dwingende of onverwachte factoren optreedt. De noodzaak om op basis van onverwachte factoren een aanvullende inspectie te verrichten, wordt evenwel overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteur.

### 2A. Dwingende factoren

Schepen ten aanzien waarvan de volgende dwingende factoren van toepassing zijn, worden geïnspecteerd, ongeacht de datum van hun laatste periodieke inspectie :

- schepen waarvan de klassering om beveiligingsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Gemeenschap of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt;
- schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat;
- schepen die niet terug te vinden zijn de inspectiedatabank;
- schepen die :
  - op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn;
  - beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluenten;
  - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreed, waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen.

### 2B. Onverwachte factoren

Schepen ten aanzien waarvan de volgende onverwachte factoren van toepassing zijn, kunnen aan een inspectie worden onderworpen, ongeacht de datum van hun laatste periodieke inspectie. Het besluit om deze aanvullende inspectie te verrichten, wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteurs.

- schepen die niet hebben voldaan aan de toepasselijke versie van de IMO-aanbeveling inzake de vaart door de toegangswateren tot de Oostzee;
- schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt;
- schepen waarbij door loodsen of de door de bevoegde diensten van het bevoegde gewest aangeduide havenautoriteiten of haveninstanties klaarblijkelijke anomalieën zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging vormen voor het milieu;
- schepen die niet aan de verplichtingen inzake aanmelding hebben voldaan als bedoeld in artikel 8 van dit besluit, in Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, in het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad en, indien van toepassing, in Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft bij de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt;
- schepen die meer dan drie maanden geleden reeds eerder zijn aangehouden;
- schepen waarbij opvallende tekortkomingen zijn vastgesteld, met uitzondering van schepen met tekortkomingen die binnen 14 dagen na het vertrek dienden te zijn verholpen, en schepen met tekortkomingen die voor het vertrek dienden te zijn verholpen;
- schepen waarbij problemen met de lading zijn vastgesteld, met name schadelijke en gevaarlijke ladingen;
- schepen die op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden;
- schepen waarvan uit informatie uit betrouwbare bron blijkt dat hun risicoparameters verschillen van de geregistreerde parameters en dat het risiconiveau bijgevolg hoger ligt.

### 3. Inspectieregeling

#### 3A. Schepen van prioriteitsklasse I worden als volgt geïnspecteerd :

- a) een uitgebreide inspectie :
  - schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd;
  - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd;
- b) een eerste of, in voorkomend geval, meer gedetailleerde inspectie :
  - schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn, die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd;
- c) in geval van een dwingende factor :
  - wordt er, afhankelijk van het professionele oordeel van de inspecteur, een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar;
  - wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.

#### 3B. Wanneer de bevoegde instantie beslist een schip van prioriteitsklasse II te inspecteren, is het volgende van toepassing :

- a) Een uitgebreide inspectie wordt verricht van :
  - schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste vijf maanden niet zijn geïnspecteerd;
  - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd;
  - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een laag risicoprofiel die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd;
- b) een eerste of, in voorkomend geval, een meer gedetailleerde inspectie wordt verricht van :
  - schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd;
  - schepen met een laag risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd;
- c) in geval van een onverwachte factor :
  - wordt er, afhankelijk van het professionele oordeel van de inspecteur, een grondigere of een uitgebreide inspectie verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar;
  - wordt er een grondigere inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

**Bijlage II bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole  
Ontwerp van scheepsrisicoprofielen (bedoeld in artikel 9, tweede lid)**

		Profiel					
		Schip met hoog risico (SHR)		Schip met normaal risico (SNR)	Schip met laag risico (SLR)		
Algemene parameters		Criteria	Wegingspunten	Criteria	Criteria		
1	Type schip	Chemicaliën-tanker Gastanker Olietanker Bulkschip Passagiersschip	2	Schip met noch laag, noch hoog risico	Alle types		
2	Leeftijd schip	Alle types > 12 j	1		Alle leeftijden		
3a	Vlag	ZGW-lijst	Zwart – ZHR, HR, M tot HR		2	Wit	
			Zwart – MR		1		
3b		IMO-Audit	–		–	Ja	
4a	Erkende organisatie	Prestatie	H		–	–	Hoog
			M		–	–	–
			L		Laag	1	–
			ZL		Zeer laag		–
4b		Erkend door de EU	–		–	Ja	
5	Rederij	Prestatie	H		–	–	Hoog
			M		–	–	–
			L		Laag	2	–
			ZL	Zeer Laag	–		
Historische parameters							
6	Aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden	Tekortkomingen	Komt niet in aanmerking	–	≤ 5 (en ten minste één inspectie in voorgaande 36 maanden)		
7	Aantal aanhoudingen in voorgaande 36 maanden	Aanhoudingen	≥ 2 aanhoudingen	1	Geen aanhouding		

SHR zijn schepen die voldoen aan de criteria met een totale waarde van 5 of meer wegingspunten.  
SLR zijn schepen die voldoen aan alle criteria van de parameters voor een laag risico.  
SNR zijn schepen die noch SHR, noch SLR zijn.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE



## Bijlage III bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

Aanmelding  
(bedoeld in artikel 8, eerste lid)

Informatie die moet worden verstrekt overeenkomstig artikel 8, eerste lid :

De volgende informatie wordt verstrekt aan de door het bevoegde gewest aangeduide bevoegde autoriteit ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven of ankerplaats of vóór het vertrek in de vorige haven indien de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen :

- a) scheepsidentificatienummer (naam, roepletters, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
- b) geplande duur van het verblijf in de haven;
- c) voor tankers :
  - i) configuratie : enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;
  - ii) conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;
  - iii) volume en aard van de lading;
- d) geplande handelingen in de haven of ankerplaats van bestemming (laden, lossen, andere);
- e) geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming;
- f) datum van de laatste uitgebreide inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

## Bijlage IV bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

## Lijst van certificaten en documenten (bedoeld in artikel 12, 1)

1. Meetbrief (1969).
2. — veiligheidscertificaat voor passagiersschepen,  
— veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen,  
— uitrustingscertificaat voor vrachtschepen,  
— radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen,  
— certificaat van vrijstelling, inclusief, waar nodig, de vrachtilijst,  
— veiligheidscertificaat voor vrachtschepen.
3. Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) voor het schip.
4. Continuous Synopsis Record van het schip.
5. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk :  
— Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk.
6. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk :  
— Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.
7. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie.
8. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.
9. Internationaal certificaat van uitwatering (1966) :  
— Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering.
10. Oliejournaal, delen I en II.
11. Ladingjournaal.
12. Verklaring van minimum-bemanningssterkte.
13. Certificaten of andere documenten, vereist krachtens de bepalingen van het STCW 78/95.
14. Keuringsdocumenten (IAO-Verdrag nr. 73 betreffende medische keuring van zeevarenden).
15. Tabel met de arbeidsorganisatie aan boord (IAO-Verdrag nr. 180 en STCW 78/95).
16. Register van de werk- en rusttijden van zeevarenden (IAO-Verdrag nr. 180).
17. Stabiliteitsgegevens.
18. Afschriften van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale code voor de veilige werking van schepen en voor voorkoming van verontreiniging (SOLAS 74, hoofdstuk IX).
19. Certificaten met betrekking tot de sterkte van de scheepsromp en de machines, afgegeven door de betrokken erkende organisatie (is alleen vereist als het schip bij een erkende organisatie geklasseerd is).
20. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.

21. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen.
  22. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.
  23. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen, waaronder veiligheidsoefeningen, en het logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen en van brandblusmiddelen en -voorzieningen.
  24. Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.
  25. Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallaties.
  26. Voor olietankers, de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
  27. De monsterrol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan.
  28. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.
  29. Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).
  30. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.
  31. Voor roropassagiersschepen, gegevens over de A/A-max. ratio.
  32. Vergunning voor het vervoer van graan.
  33. Handleiding voor het vastzetten van lading.
  34. Plan voor het beheer van afvalstoffen en afvalstoffenjournaal.
  35. Beslissingsondersteunend systeem voor kapiteins van passagiersschepen.
  36. SAR-samenwerkingsplan voor passagiersschepen die op vaste routes opereren.
  37. Lijst van operationele beperkingen voor passagiersschepen.
  38. Bulkcarrierboekje (Bulk carrier booklet).
  39. Laad- en losplan voor bulkschepen.
  40. 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).
  41. Certificaat verplicht overeenkomstig Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.
  42. Bij ongevallen verplicht certificaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee.
  43. Internationaal Certificaat van voorkoming van luchtverontreiniging.
  44. Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging van het riool- of afvalwater.
- Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

#### **Bijlage V bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole**

##### **Niet-limitatieve lijst van « gegronde redenen » (bedoeld in artikel 12, 13°, derde lid)**

- A. Voorbeelden van gegronde redenen voor een gedetailleerde inspectie
  1. De schepen als omschreven in bijlage I, deel II, 2A en 2B.
  2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.
  3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten.
  4. Aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen inzake communicatie aan boord van artikel 98bis van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.
  5. Een certificaat dat op frauduleuze wijze is verkregen of waarvan de houder niet de persoon is aan wie het oorspronkelijk werd afgegeven.
  6. Een schip met een kapitein, officier of kwalificatie met een certificaat dat is afgegeven door een land dat het STCW 78/95 niet heeft geratificeerd.
  7. Bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld het zuurstofgehalte in de inertgashoofdtoevoerleiding naar de laadtanks ligt boven het voorgeschreven maximumpeil.
  8. Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
  9. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of bij een bevel om het schip te verlaten.
  10. De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.
  11. Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.
  12. Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.

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

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

15. Het ontbreken van een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord of een register met de werk- en rusttijden van de bemanning.

**B. Voorbeelden van gegronde redenen voor de controle van beveiligingsaspecten op schepen**

1. Tijdens de eerste havenstaatcontrole kan de inspecteur op de volgende manier vaststellen dat er gegronde redenen zijn voor aanvullende beveiligingscontroles :
  - 1.1. Het ISSC is ongeldig of verlopen.
  - 1.2. Het veiligheidsniveau van het schip is lager dan dat van de haven.
  - 1.3. Op het schip hebben geen veiligheidsoefeningen plaatsgevonden.
  - 1.4. De verslagen van de laatste 10 transacties tussen schip en haven of tussen schepen onderling zijn onvolledig.
  - 1.5. Bewijs of constatering dat belangrijke bemanningsleden van het schip niet met elkaar kunnen communiceren.
  - 1.6. Bewijs dat de veiligheidsvoorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen.
  - 1.7. Informatie van derde partijen zoals een rapport of verslag met informatie inzake veiligheid.
  - 1.8. Het schip bezit een tijdelijk internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) dat op latere datum en aansluitend bij een eerder tijdelijk ISSC werd afgegeven en de inspecteur is beroepsmatig van oordeel dat de rederij dit certificaat heeft aangevraagd om na het verstrijken van het eerste tijdelijke certificaat niet volledig te hoeven voldoen aan SOLAS 74, hoofdstuk XI-2 en deel A van de ISPS-Code. In deel A van de ISPS-Code wordt vermeld in welke omstandigheden een tijdelijk certificaat mag worden verleend.
2. Indien gegronde redenen worden vastgesteld als hierboven vermeld, brengt de inspecteur de voor de veiligheid bevoegde autoriteit daarvan onverwijld op de hoogte (tenzij de inspecteur ook naar behoren is gemachtigd tot het uitvoeren van veiligheidsinspecties). De voor veiligheid bevoegde autoriteit besluit vervolgens, rekening houdend met het veiligheidsniveau overeenkomstig Voorschrift nr. 9 van SOLAS 74, hoofdstuk XI, welke controlemaatregelen nodig zijn.
3. Andere dan de voormelde gegronde redenen moeten worden beoordeeld door een naar behoren inzake beveiligingsaspecten gemachtigde functionaris.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

**Bijlage VI bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole****Procedures voor de controle van schepen (bedoeld in artikel 14, § 1)**

Bijlage 1 Havenstaatscontroleprocedures » van het MOU van Parijs en de volgende, door het MOU van Parijs vastgestelde instructies, in hun bijgewerkte versie :

- Instruction 33/2000/02 : Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Operationele controle op veerboten en passagiersschepen),
- Instruction 35/2002/02 : Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende elektronische kaarten),
- Instruction 36/2003/08 : Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Richtsnoeren voor inspectie betreffende leef- en werkomstandigheden),
- Instruction 37/2004/02 : Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Richtsnoeren overeenkomstig het STCW-verdrag nr. 78/95, als gewijzigd),
- Instruction 37/2004/05 : Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Richtsnoeren betreffende de inspectie van arbeids/rusttijden),
- Instruction 37/2004/10 : Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende beveiligingsaspecten),
- Instruction 38/2005/02 : Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor de controle van een reisgegevensrecorder (VDR)),
- Instruction 38/2005/05 : Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Richtsnoeren betreffende MARPOL 79/78 bijlage I),
- Instruction 38/2005/07 : Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Richtsnoeren betreffende de controle inzake de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van enkelwandige olietankers),
- Instruction 39/2006/01 : Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de ISM-Code),
- Instruction 39/2006/02 : Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS, (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de controle van het GMDSS),
- Instruction 39/2006/03 : Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimalisering van de lijst van toegangsverboden en aanmeldingen),
- Instruction 39/2006/10 : Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor het onderzoeken van ballasttanks en de simulatie van een onderbreking van de hoofdelektriciteitsvoorziening (black-out test)),
- Instruction 39/2006/11 : Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Richtsnoeren voor het onderzoeken van de structuur van bulkschepen),
- Instruction 39/2006/12 : Code of Good Practice for Port State Control Officers (Gedragscode voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole),
- Instruction 40/2007/04 : Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Criteria voor de beoordeling van de verantwoordelijkheid van erkende organisaties (R/O)),
- Instruction 40/2007/09 : Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Richtsnoeren voor inspecties inzake havenstaatcontrole met het oog op de naleving van bijlage VI van MARPOL 73/78).

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

**Bijlage VII bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole****Uitgebreide inspectie van schepen (als bedoeld in artikel 13, § 4)**

Een uitgebreide inspectie heeft in het bijzonder betrekking op de algemene toestand van de volgende risicogebieden :

- documentatie
- structurele toestand
- weerbestendigheid
- noodvoorzieningen
- radiocommunicatie
- ladingsoperaties
- brandveiligheid
- alarmsystemen
- leef- en werkomstandigheden
- navigatieapparatuur
- reddingsmiddelen
- gevaarlijke goederen
- voortstuwing en hulpmachines
- preventie van vervuiling.

Voorts omvat een uitgebreide inspectie, voor zover dat mogelijk is gelet op de praktische haalbaarheid of op mogelijke dwingende omstandigheden in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven, de verificatie van specifieke elementen van risicogebieden afhankelijk van het type schip dat wordt geïnspecteerd, als bepaald overeenkomstig artikel 13, § 3.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

**Bijlage VIII bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole****Bepalingen betreffende de weigering van toegang tot havens en ankerplaatsen in de gemeenschap (bedoeld in artikel 15)**

1. Indien aan de in artikel 15, § 1, beschreven voorwaarden wordt voldaan, stelt de bevoegde instantie, de kapitein van het schip er schriftelijk van in kennis dat een weigering van toegang zal worden uitgevaardigd die onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven heeft verlaten. Het toegangsverbod wordt onmiddellijk van kracht nadat het schip de haven heeft verlaten na het wegwerken van de tekortkomingen op grond waarvan het werd aangehouden.
2. De bevoegde instantie bezorgt ook een afschrift van de weigering van toegang aan de administratie van de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisatie, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs, de Europese Commissie en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de informatie betreffende de weigering van toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.
3. Om het toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie als deze het toegangsverbod heeft opgelegd. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een door de administratie van de vlaggenstaat, na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat naar behoren gemachtigde inspecteur, afgegeven document waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. De administratie van de vlaggenstaat levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.
4. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een document van het classificatiebureau dat het schip na een bezoek aan boord door een inspecteur van het classificatiebureau heeft geklasseerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld. Het classificatiebureau levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.
5. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na afloop van de in artikel 15 bedoelde periode en na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven.  
Indien de overeengekomen haven zich in België bevindt, kan de bevoegde instantie op verzoek van de bevoegde autoriteit die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar de overeengekomen haven te begeven voor een nieuwe inspectie. In dat geval worden in de haven geen ladingoperaties uitgevoerd totdat de weigering van toegang is ingetrokken.
6. Indien de aanhouding op grond waarvan een toegangsverbod is uitgevaardigd onder meer gebaseerd is op structurele tekortkomingen aan het schip, kan de bevoegde instantie als deze de weigering van toegang heeft uitgevaardigd eisen dat bepaalde ruimtes, waaronder laadruimtes en tanks, worden vrijgemaakt voor onderzoek tijdens een nieuwe inspectie.

7. De nieuwe inspectie wordt uitgevoerd door de bevoegde instantie als deze de weigering van toegang heeft opgelegd of, met diens toestemming, door de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming. De bevoegde instantie kan een aankondiging tot 14 dagen voor de herinspectie vereisen. Ten genoegen van de bevoegde instantie wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke voorschriften van de internationale verdragen.
8. De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van bijlage VII dient te omvatten.
9. De retributies verschuldigd voor deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen overeenkomstig artikel 25, § 1, tweede lid.
10. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de bevoegde instantie voldoen in overeenstemming met bijlage VII wordt het toegangsverbod opgeheven en wordt de rederij van het schip daar schriftelijk van in kennis gesteld.
11. De bevoegde instantie moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs, de Europese Commissie en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt er na de opheffing van de weigering van toegang tevens voor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast.
12. Informatie over schepen waaraan de toegang tot havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap is ontzegd, moet in de inspectiedatabank beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

#### **Bijlage IX bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole**

##### **Inspectieverslag (bedoeld in artikel 16)**

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten :

#### **I. Algemene punten**

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type schip (als aangeduid in het veiligheidsbeleidscertificaat)
6. IMO-identificatienummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voor zover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidslicenties van het schip
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, alsmede enige andere organisatie, voor zover van toepassing, die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. De erkende organisatie of organisaties, 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 rederij 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 gedetailleerde 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. Haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie of inspectie met het oog op verlenging heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd
4. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
5. Aard van de tekortkomingen
6. Genomen maatregelen

#### **III. Aanvullende informatie in het 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. Aanwijzingen omtrent de vraag of de erkende organisatie, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
5. Genomen maatregelen.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

---

**Bijlage X bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole**  
**Criteria voor de aanhouding van een schip (bedoeld in artikel 18, § 3)**

INLEIDING

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

Punt 3 bevat een niet-limitatieve lijst van tekortkomingen die op zich aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen (artikel 19, § 4).

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

- a) naar behoren is voldaan aan de eisen van voorschrift I/11(c) van SOLAS 74 betreffende kennisgeving aan de administratie van de vlaggenstaat, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat;
- b) de kapitein of eigenaar van het schip, voordat het schip de haven aandoet, de bevoegde instantie heeft ingelicht over de omstandigheden van het ongeval en de ontstane schade, en informatie heeft gegeven over de vereiste kennisgeving van de administratie van de vlaggenstaat;
- c) door het schip naar genoegen van de bevoegde instantie passende herstelmaatregelen worden getroffen, en tevens;
- d) de bevoegde instantie, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan heeft vergewist dat de gebreken, die duidelijk gevaar inhielden voor veiligheid, gezondheid of het milieu, verholpen zijn.

**1. Belangrijkste criteria**

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

Tijdschema :

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

criterium :

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

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

## 2. Toepassing van de belangrijkste criteria

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

1. het schip de vereiste documenten heeft en of deze geldig zijn;
2. het schip over de bemanning als vereist in de Verklaring van minimum-bemanningssterkte beschikt. Gedurende de inspectie dient de inspecteur te bekijken of het schip en/of de bemanning in staat is :
3. de volgende bestemming veilig te bereiken;
4. tot de volgende bestemming de lading veilig te behandelen, te vervoeren en te controleren;
5. tot de volgende bestemming de machinekamer veilig te bedienen;
6. tot de volgende bestemming een goede voortstuwing en besturing te handhaven;
7. tot de volgende bestemming zo nodig efficiënt een brand te blussen in enig deel van het schip;
8. tot de volgende bestemming, wanneer nodig, het schip snel en veilig te verlaten en reddingswerkzaamheden te verrichten;
9. tot de volgende bestemming verontreiniging van het milieu te voorkomen;
10. tot de volgende bestemming een passende stabiliteit te handhaven;
11. tot de volgende bestemming het schip waterdicht en intact te houden;
12. tot de volgende bestemming zo nodig in noodsituaties te communiceren;
13. tot de volgende bestemming te zorgen voor veilige en gezonde omstandigheden aan boord;
14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie te verstrekken.

Indien het antwoord op een van deze vragen ontkennend luidt, wordt, rekening houdend met alle geconstateerde tekortkomingen, aanhouding ernstig overwogen. Ook een combinatie van minder ernstige tekortkomingen kan aanhouding van het schip rechtvaardigen.

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

### 3.1. Algemeen

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

### 3.2. Werkingssfeer van SOLAS 74

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.
2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watermengsel in de bilges, isolatie van leidingen met inbegrip van de uitlaatleidingen in de machinekamer, aangetast door olie, slecht functioneren van de lensinrichting.
3. Slecht functioneren van de noodgenerator, noodverlichting, accumulatoren en schakelaars.
4. Slechte werking van de hoofd- en hulpstuurinrichting.
5. Het ontbreken, onvoldoende capaciteit of ernstige beschadiging van individuele reddingsmiddelen, van reddingsboten en installaties om deze te water te brengen.
6. Het ontbreken van brandopsporingssystemen, brandalarm, blusuitrusting, vast aangebrachte blusinstallaties, ventilatieafsluiters, brandkleppen, snelsluitinrichtingen, of, indien wel aanwezig, het niet-conform of in slechte staat zijn in een mate die niet verenigbaar is met de bestemming ervan.
7. Het ontbreken, het in slechte toestand verkeren of het niet juist werken van de brandbescherming aan dek van tankers.
8. Het ontbreken, het niet-conform zijn of de slechte toestand van lichtseinen, dagmerken of geluidsseinen.
9. Het ontbreken of het niet goed werken van de radio-uitrusting voor nood- en veiligheidscommunicatie.
10. Het ontbreken of het niet goed werken van navigatiemiddelen, rekening houdend met de bepalingen van SOLAS 74-voorschrift V/16.2.
11. Het ontbreken van bijgewerkte zeekaarten en/of alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, rekening houdend met het feit dat een goedgekeurd Electronic Chart Display and Information System (ECDIS-elektronische navigatiekaarten) op basis van officiële gegevens als vervanging voor papieren kaarten mag worden gebruikt.
12. Het ontbreken van vonkvrije afvoerventilatie voor ladingpompkamers.
13. Ernstige tekortkoming van de operationele voorschriften, als beschreven in deel 5.5 van bijlage 1 bij het MOU van Parijs.
14. Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning is niet in overeenstemming met de verklaring van minimum-bemanningssterkte.
15. Het niet uitvoeren van het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig SOLAS 74, hoofdstuk XI, voorschrift 2.

### 3.3. Werkingssfeer van de IBC-code

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
2. Het ontbreken of beschadigd zijn van hogedrukveiligheidsinrichtingen.
3. De elektrische installatie is niet intrinsiek veilig of stemt niet overeen met de eisen van de code.
4. Ontbrandbaar materiaal op gevaarlijke plaatsen.
5. Niet voldoen aan speciale voorschriften.
6. Overschrijding van de maximaal toegestane hoeveelheid lading per tank.
7. Onvoldoende bescherming tegen hitte van kwetsbare producten.



#### 3.4. *Werkings sfeer van de IGC-code*

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
2. Het ontbreken van middelen om accommodatie of dienruimten af te sluiten.
3. Schotten niet gasdicht.
4. Tekortkoming aan de luchtsluizen.
5. Het ontbreken of niet goed werken van snelafsluiters.
6. Het ontbreken of niet goed werken van veiligheidsafsluiters.
7. Elektrische installatie is niet intrinsiek veilig en correspondeert niet met de eisen van de code.
8. Ventilatoren in het ladinggedeelte niet bruikbaar.
9. Niet werkende drukalarmen voor ladingtanks.
10. Het gasdetectieapparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken.
11. Vervoer zonder geldig inhibitor-certificaat van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan.

#### 3.5. *Werkings sfeer van het LL 66*

1. Belangrijke plaatsen hebben schade of corrosie of putjes in de platen en daarmee gepaard gaande verstijving van dekken en romp, die van invloed is op de zeewaardigheid of het plaatselijk bestand zijn tegen ladingen, tenzij passende voorlopige reparaties worden uitgevoerd om een reis naar een haven voor definitieve reparatie mogelijk te maken. NL 28 mei 2009 *Publicatieblad van de Europese Unie* L 131/89
2. Een geconstateerd geval van onvoldoende stabiliteit.
3. Het ontbreken van voldoende en betrouwbare informatie in goedgekeurde vorm op grond waarvan de kapitein op snelle en eenvoudige wijze het laden en het ballasten van zijn schip kan regelen, zodanig dat er in alle stadia en onder wisselende omstandigheden tijdens de reis een veilige stabiliteitsmarge is en dat het ontstaan van onaanvaardbare spanningen op de constructie van het schip vermeden wordt.
4. Sluitwerk, luiken en waterdichte deuren ontbreken, verkeren in slechte staat of vertonen gebreken.
5. Overbelading.
6. Ontbreken of onleesbaarheid van het uitwateringsmerk.

#### 3.6. *Werkings sfeer van MARPOL 73/78, bijlage I*

1. Het ontbreken, ernstige beschadiging of het niet goed werken van het olie-waterafscheidingsstelsel, het bewakings- en regelsysteem voor de olielozingen of de alarminrichting wanneer de limiet van 15 delen olie per miljoen in een mengsel wordt overschreden.
2. Overblijvende capaciteit van de sloptank is onvoldoende voor de voorgenomen reis.
3. Het oliejournaal is niet aanwezig.
4. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.
5. Het onderzoeksrapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13G(3)(b) van MARPOL 73/78.

#### 3.7. *Werkings sfeer van MARPOL 73/78, bijlage II*

1. Het ontbreken van het P&A Manual.
2. De lading is niet gecategoriseerd.
3. Geen ladingjournaal aanwezig.
4. Vervoer van olieachtige stoffen zonder te voldoen aan de voorschriften of aan daartoe op passende wijze aangepast certificaat.
5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

#### 3.8. *Werkings sfeer van MARPOL 73/78, bijlage V*

1. Ontbreken van een plan voor het beheer van afvalstoffen.
2. Ontbreken van een afvalstoffenjournaal.
3. Scheepsbemanning is niet vertrouwd met de vereisten inzake verwijdering/lozing van het plan voor het beheer van afvalstoffen.

**3.9. Werkingssfeer van het STCW 78/95 en Richtlijn 2008/106/EG**

1. Zeevarenden beschikken niet over een diploma of het vereiste diploma, hebben geen geldige vrijstelling of kunnen geen schriftelijk bewijs overleggen, dat bij de administratie van de vlaggenstaat een aanvraag voor een aantekening is ingediend.
2. Bewijs dat een certificaat op onrechtmatige wijze is verkregen of dat de houder niet de persoon is aan wie het certificaat aanvankelijk werd afgegeven.
3. Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggenstaat inzake de minimum-bemanningssterkte.
4. De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggenstaat.
5. Van het wachtdienst doend personeel kan niemand de apparatuur bedienen die essentieel is voor veilige navigatie, radiocommunicatie voor de veiligheid of de voorkoming van verontreiniging van de zee.
6. Er kan geen bewijs worden geleverd van vakbekwaamheid met betrekking tot de aan zeevarenden ten behoeve van de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging opgedragen taken.
7. Voor de eerste wacht bij het begin van de reis en de daaropvolgende aflossing van de wacht is geen personeel beschikbaar dat voldoende is uitgerust en anderszins geschikt is voor de dienst.

**3.10. Werkingssfeer van de IAO-verdragen**

1. Onvoldoende voedsel voor de reis naar de volgende haven.
2. Onvoldoende drinkwater voor de reis naar de volgende haven.
3. Uiterst ongezonde omstandigheden aan boord.
4. Geen verwarming in de accommodatie van een schip dat vaart in gebieden waar temperaturen uiterst laag kunnen zijn.
5. Onvoldoende ventilatie in de accommodatie van een schip.
6. Uitzonderlijk veel vuilnis, versperring door uitrusting of vracht, of anderszins onveilige omstandigheden, in gangpaden of -accommodatie.
7. Duidelijke tekenen dat wachtdoend personeel en ander personeel van dienst voor de eerste wacht of aflossing daarvan zijn verzwakt door vermoeidheid.

**3.11. Gevallen die geen aanhouding rechtvaardigen, maar waarbij bijvoorbeeld ladingoperaties moeten worden opgeschort**

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

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,  
D. REYNDERS

De Minister van Justitie,  
S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

**Bijlage XI bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole****Minimumeisen voor inspecteurs (bedoeld in artikel 21, eerste en vijfde lid)**

1. Inspecteurs dienen te beschikken over de nodige theoretische kennis over en praktische ervaring met schepen en de exploitatie daarvan. Zij moeten over de nodige bekwaamheden beschikken om de vereisten van de internationale verdragen en de betrokken havenstaatcontroleprocedures te doen naleven. De verwerving van de kennis en bekwaamheid voor de tenuitvoerlegging van internationale en communautaire regelgeving gebeurt via een door documenten gestaafd opleidingsprogramma.
2. Inspecteurs dienen ten minste :
  - a) te beschikken over gepaste kwalificaties van een zeevaartinstelling of nautische instelling en over relevante zeevaartervaring als gecertificeerd scheepsofficier en in het bezit te zijn (of te zijn geweest) van een geldig STCW II/2 of III/2 -bewijs van bekwaamheid zonder beperking wat betreft het inzetgebied, het voortstuwingsvermogen of de tonnage, of

- b) te zijn geslaagd voor een door de bevoegde instantie erkend examen van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar te hebben gewerkt, of
- c) in het bezit te zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding te hebben gevolgd en naar behoren opgeleid en gediplomeerd te zijn als inspecteurs scheepsveiligheid.
3. De inspecteur dient :
- ten minste één jaar als vlaggenstaatinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam te zijn geweest of betrokken te zijn geweest bij het toezicht op de activiteiten van erkende organisaties waaraan wettelijk voorgeschreven taken zijn gedelegeerd, of
  - een vergelijkbaar niveau van bekwaamheid te hebben bereikt door het volgen van ten minste één jaar praktijkopleiding bestaande uit het deelnemen aan inspecties in het kader van de havenstaatcontrole onder leiding van ervaren inspecteurs inzake havenstaatcontrole.
4. De inspecteurs als bedoeld in 2, onder a), dienen ten minste vijf jaar ervaring in de zeevaart te hebben opgedaan en tijdens deze periode onder andere werkzaam te zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst, dan wel als inspecteur van de vlaggenstaat of als adjunct-inspecteur voor havenstaatcontrole. Die ervaring dient een periode van ten minste twee jaar in de zeevaart als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst te omvatten.
5. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.
6. Inspecteurs die niet aan bovenstaande criteria voldoen, worden ook geaccepteerd indien zij op 23 april 2009 in dienst van de bevoegde instantie havenstaatcontrole uitoefenen.
7. Wanneer havenstaatcontrole-inspecteurs inspecties, als bedoeld in artikel 14, § 1 en § 2, in een lidstaat verrichten, dienen de inspecteurs te beschikken over de gepaste kwalificaties, met inbegrip van voldoende theoretische kennis en praktische ervaring op het vlak van maritieme veiligheid. Daartoe behoren in principe :
- a) een goed inzicht in maritieme veiligheid en de toepassing van dit concept bij de geïnspecteerde activiteiten;
  - b) een goede praktijkkennis van beveiligingstechnologieën en -technieken;
  - c) kennis van inspectieprincipes, -procedures en -technieken;
  - d) praktijkkennis van de geïnspecteerde activiteiten.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

**Bijlage XII bij het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole**  
**Model van identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten**  
**(bedoeld in artikel 21, vierde lid)**

Voorzijde :

KONINKRIJK BELGIE – KINGDOM OF BELGIUM



Nummer/Number

Federale Overheidsdienst  
 Mobiliteit en Vervoer

Federal Public Service  
 Mobility and Transport

Identiteitskaart Inspecteur Havenstaatcontrole  
 Identification card Port State Control Officer



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

Rugzijde :

De Maritieme Overheid vermeld op keerzijde, verklaart dat de houder van dit document wiens foto, naam en handtekening vermeld zijn op keerzijde, gemachtigd is, door voornoemde Overheid, inspecties uit te voeren aan boord van vreemde schepen die havens en ankerplaatsen aandoen die onder de Belgische jurisdictie vallen en dit overeenkomstig het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

The Maritime Authority mentioned overleaf certifies that the holder of this document, whose photograph, name and signature are shown overleaf, is duly authorised by the said Authority to carry out inspections on board foreign ships calling at the ports and at anchorages under the Belgian jurisdiction in accordance with the royal decree of 22 december 2010 on port state control.

Uitgereikt te/Place of issue :

Op/date of issue :

Handtekening van de bevoegde Overheid/

(Stempel)

Signature of competent Authority

(Official Stamp)

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Minister van Financiën en Institutionele Hervormingen,

D. REYNDERS

De Minister van Justitie,

S. DE CLERCK

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

**Annexe I<sup>re</sup> à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Eléments du système communautaire d'inspection par l'Etat du port  
(visés à l'article 4)**

Le système communautaire d'inspection par l'Etat du port comprend les éléments suivants

**I. Profil de risque des navires**

Le profil de risque d'un navire est déterminé par la combinaison des paramètres génériques et historiques suivants.

**1. Paramètres génériques****a) Type de navire**

Les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz et produits chimiques et les vraquiers sont réputés présenter un risque plus élevé.

**b) Age du navire**

Les navires de plus de douze ans sont réputés présenter un profil de risque plus élevé.

**c) Action de l'Etat du pavillon en matière de contrôle**

i) Les navires battant le pavillon d'un Etat dont le taux d'immobilisation est élevé au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires battant le pavillon d'un Etat dont le taux d'immobilisation est faible au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires battant le pavillon d'un Etat pour lesquels un audit a été mené à bien ou, le cas échéant, un plan comportant des mesures correctives a été présenté, les deux conformément aux code et procédures pour le système d'audit volontaire des Etats membres de l'OMI sont réputés présenter un risque plus faible. Dès que les modalités visées à l'article 10, § 3, de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port sont adoptées, l'Etat du pavillon d'un navire de ce type doit avoir démontré la conformité au code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

**d) Organismes agréés**

i) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est faible ou très faible compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est élevé compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

**e) Respect des normes par les compagnies**

i) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est faible ou très faible compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est élevé compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

**2. Paramètres historiques**

i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires pour lesquels les inspections ont révélé moins d'anomalies que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

Les paramètres de risque sont combinés et affectés d'une pondération reflétant l'influence relative de chaque paramètre sur le risque global que présente le navire, afin de définir les profils de risque suivants :

- risque élevé;
- risque normal;
- risque faible.

Les paramètres se rapportant au type de navire, à l'action de l'Etat du pavillon en matière de contrôle, aux organismes agréés et au respect des normes par les compagnies jouent un rôle prépondérant dans la détermination de ces profils de risque.

**II. Inspection des navires****1. Inspections périodiques**

Les inspections périodiques ont lieu à intervalles déterminés à l'avance. Leur fréquence est déterminée par le profil de risque des navires. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant un profil de risque élevé n'excède pas six mois. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant d'autres profils de risque s'accroît à mesure que le risque diminue.

Les Etats membres soumettent à une inspection périodique :

- tout navire présentant un profil de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de la Communauté ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le cinquième mois;
- tout navire présentant un profil de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de la Communauté ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un profil de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le dixième mois;
- tout navire présentant un profil de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port ou un mouillage dans la Communauté ou la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

## 2. Inspections supplémentaires

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants ou imprévus énumérés ci après sont soumis à une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La nécessité de procéder à une inspection supplémentaire en cas de facteurs imprévus est toutefois laissée au jugement professionnel de l'inspecteur.

### 2A. Facteurs prépondérants

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés ci-après sont inspectés quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique.

- les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité;
- les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre;
- les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections;
- les navires :
  - qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port;
  - qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles;
  - qui ont manoeuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres.

### 2B. Facteurs imprévus

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés ci-après peuvent faire l'objet d'une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel des inspecteurs.

- les navires qui ont contrevenu à la version applicable de la recommandation de l'OMI concernant le pilotage aux approches de la mer Baltique;
- les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum de Paris;
- les navires signalés par les pilotes ou les autorités ou organismes portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin;
- les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 8 de la présente directive, à la Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, à l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, et, le cas échéant, au règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;
- les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés;
- les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant;
- les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées, à l'exception de ceux dont les anomalies devaient être corrigées dans un délai de quatorze jours après leur départ et de ceux dont les anomalies devaient être corrigées avant leur départ;
- les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses;
- les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement;
- les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé.

### 3. Système de sélection

#### 3A. Les navires de « priorité I » sont inspectés comme suit :

- a) une inspection renforcée est effectuée sur :
  - tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois;
  - tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;
- b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :
  - tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;
- c) en cas d'élément impérieux :
  - une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
  - une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

3B. Lorsque l'instance compétente décide d'inspecter un navire de « priorité II », les dispositions suivantes s'appliquent :

- a) une inspection renforcée est effectuée sur :
  - tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois;
  - tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois;
  - tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois;
- b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :
  - tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois;
  - tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois;
- c) en cas d'élément imprévu :
  - une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé ou sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
  - une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

**Annexe II à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port  
Profil de risque des navires (visé à l'article 9, alinéa 2)**

Paramètres génériques			Profil de risque				
			Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risque faible (NRF)	
Paramètres génériques			Critères	Pondération (en points)	Critères	Critères	
1	Type de navire		Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navires à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types	
2	Âge du navire		Tous types > 12 ans	1		Tous âges	
3a	Pavillon	Listes noire, grise et blanche	Noir – Risque tres élevé Risque élevé Risque moyen à élevé	2		Blanc	
			Noir – Risque Moyen	1			
3b	Audit OMI		–	–		Oui	
4a	Organismes agréés	Performance	Élevée	–		–	Élevé
			Moyenne	–		–	–
			Faible	Faible		1	–
			Très faible	Très faible			–
4b	Agréé UE		–	–		Oui	
5	Compagnie	Performance	Élevée	–	–	Elevé	
			Moyenne	–	–	–	
			Faible	Faible	2	–	
			Très faible	Très faible		–	
Paramètres historiques							
6	Nombres d'anomalies enregistrées lors de chasue inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Sans objet	–	–	≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)	
7	Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1	–	Pas d'immobilisation	

NRÉ sont des navires qui remplissent les critères à concurrence d'une pondération totale de 5 points ou plus.  
NRF sont des navires qui remplissent tous les critères dans le cadre des paramètres applicables au risque faible.  
NRN sont des navires qui sont ni NRÉ ni NRF.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPPE



**Annexe III à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Notification (visé à l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>)**

Informations à fournir en vertu de l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup> :

Les informations énumérées ci-dessous sont communiquées au service compétent de la Région compétente au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage précédent si le voyage doit durer moins de trois jours :

- a) identification du navire (nom, indicatif d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);
- b) durée prévue de l'escale;
- c) pour les navires-citernes :
  - i) configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque;
  - ii) état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertées;
  - iii) volume et nature de la cargaison;
- d) opérations envisagées au port ou au mouillage de destination (chargement, déchargement, autres);
- e) inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination;
- f) date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

**Annexe IV à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Liste des certificats et des documents (visés à l'article 12, 1)**

1. Certificat international de jauge (1969)
2. — Certificat de sécurité pour navire à passagers
  - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
  - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
  - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
  - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
4. Fiche synoptique continue
5. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
  - Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
6. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
  - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
7. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
8. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
9. Certificat international de franc-bord (1966)
  - Certificat international d'exemption de franc-bord
10. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
11. Registre de la cargaison
12. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
13. Certificats ou autres documents exigés conformément aux dispositions de la convention STCW 78/95
14. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
15. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (convention de l'OIT n° 180 et convention STCW 78/95)
16. Registres des heures de travail et de repos des marins (convention de l'OIT n° 180)
17. Renseignements sur la stabilité.
18. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS 74, chapitre IX)
19. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par l'organisme agréé concerné (à requérir seulement si le navire est classé par un organisme agréé)
20. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses
21. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse

22. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé
  23. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte, y compris les exercices en matière de sûreté, et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie
  24. Certificat de sécurité pour navire spécialisé
  25. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer
  26. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest
  27. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de maîtrise des avaries
  28. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord
  29. Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers)
  30. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port
  31. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal
  32. Attestation autorisant le transport de céréales
  33. Manuel d'assujettissement de la cargaison
  34. Plan de gestion et registre des ordures
  35. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
  36. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
  37. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
  38. Livret pour les navires vraquiers
  39. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers
  40. 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)
  41. Certificats exigés par la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.
  42. Certificats exigés par le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident.
  43. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
  44. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires
- Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

#### Annexe V à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port

##### Exemples de « motifs évidents » (visés à l'article 12, 3°, alinéa 3)

- A. Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée
  1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie II, 2.A et 2.B.
  2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
  3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord.
  4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences en matière de communication à bord définies à l'article 98bis de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.
  5. Un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
  6. Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW 78/95.
  7. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, par exemple teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison.
  8. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
  9. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
  10. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
  11. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
  12. Conditions d'hygiène déplorable à bord du navire.

13. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
14. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.
15. Absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins.

B. Exemples de motifs évidents justifiant le contrôle de la sûreté des navires

1. L'inspecteur peut estimer qu'il existe des motifs évidents d'arrêter des mesures de contrôle supplémentaires en matière de sûreté lors de l'inspection initiale dans le cadre du contrôle par l'Etat du port dans les circonstances suivantes :
  - 1.1. L'ISSC n'est pas valide ou est arrivé à expiration;
  - 1.2. le navire présente un niveau de sûreté inférieur à celui du port;
  - 1.3. les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été réalisés;
  - 1.4. le dossier des renseignements sur les dix dernières activités d'interface navire/port ou navire/navire est incomplet;
  - 1.5. il ressort de certains éléments ou il a été constaté que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables de communiquer entre eux;
  - 1.6. il ressort de constatations que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes;
  - 1.7. des informations émanant de tiers, comme un rapport ou une plainte, concernant des informations liées à la sûreté ont été communiquées;
  - 1.8. le navire est titulaire d'un certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire faisant suite à un autre certificat provisoire et, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la convention SOLAS 74 et à la partie A du code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial. La partie A du code ISPS définit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.
2. Si l'existence de motifs évidents au sens de ce qui précède est établie, l'inspecteur informe sans délai l'instance de sûreté compétente (sauf si l'inspecteur est lui-même un agent de sûreté dûment habilité). L'instance de sûreté compétente décide alors quelles sont les mesures de contrôle supplémentaires compte tenu du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS 74, chapitre XI.
3. Les motifs évidents autres que ceux qui sont décrits ci-dessus relèvent de la compétence de l'agent de sûreté dûment habilité.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

**Annexe VI à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Procédures pour le contrôle des navires (visées à l'article 14, § 1<sup>er</sup>)**

Annexe 1<sup>re</sup> « Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'Etat du port » du mémorandum d'entente de Paris, et instructions ci-après du mémorandum d'entente de Paris, dans leur version actualisée :

- Instruction 33/2000/02 : Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Contrôle opérationnel des transbordeurs et navires à passagers),
- Instruction 35/2002/02 : Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant les cartes électroniques),
- Instruction 36/2003/08 : Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Directives pour l'inspection portant sur les conditions de vie et de travail),
- Instruction 37/2004/02 : Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Orientations en conformité avec la convention STCW 78/95, telle que modifiée),
- Instruction 37/2004/05 : Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Directives pour l'inspection portant sur les heures de travail et de repos),
- Instruction 37/2004/10 : Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Directives pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant les aspects liés à la sécurité),
- Instruction 38/2005/02 : Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant la vérification de l'enregistreur des données du voyage (VDR)],
- Instruction 38/2005/05 : Guidelines on Marpol 73/78 Annex I (Orientations relatives à la convention Marpol 73/78, annexe I),
- Instruction 38/2005/07 : Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Orientations relatives au contrôle du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour les pétroliers à simple coque],
- Instruction 39/2006/01 : Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant le code ISM),
- Instruction 39/2006/02 : Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant le contrôle du SMDSM),
- Instruction 39/2006/03 : Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimisation de la liste de contrôle pour la notification et le bannissement),
- Instruction 39/2006/10 : Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant l'examen des citernes à ballast et la simulation d'une panne d'alimentation (test de la panne générale d'électricité)],
- Instruction 39/2006/11 : Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Directives concernant la vérification de la structure des vraquiers),
- Instruction 39/2006/12 : Code of Good Practice for Port State Control Officers (Code de bonne pratique pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port),
- Instruction 40/2007/04 : Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Critères pour l'évaluation de la responsabilité des organismes agréés),
- Instruction 40/2007/09 : Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant la conformité à l'annexe VI de la convention Marpol 73/78).

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

**Annexe VII à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Inspection renforcée des navires (visée à l'article 13, § 4)**

L'inspection renforcée porte notamment sur l'état général des points à risque suivants :

- documents,
- état de la structure,
- état en ce qui concerne la résistance aux intempéries,
- systèmes d'urgence,
- radiocommunications,
- opérations de manutention de la cargaison,
- sécurité incendie,
- alarmes,
- conditions de vie et de travail,
- matériel de navigation,
- engins de sauvetage,
- marchandises dangereuses,
- propulsion et machines auxiliaires,
- prévention de la pollution.

En outre, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée suppose de vérifier des points à risque spécifiques en fonction du type de navire inspecté, conformément à l'article 13, § 3.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

**Annexe VIII à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port****Dispositions concernant le refus d'accès aux ports et mouillages dans la communauté (visées à l'article 15)**

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 15, § 1<sup>er</sup>, sont réunies, l'instance compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.
2. L'instance compétente transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres Etats membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'instance compétente met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.
3. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'Etat du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'Etat du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'Etat du pavillon apporte à l'instance compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.
4. La demande de levée de la mesure de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte à l'instance compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.
5. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 15 et à la suite d'une nouvelle inspection du navire dans un port ayant fait l'objet d'un accord.  
Si le port ayant fait l'objet d'un accord est situé à Belgique, l'instance compétente peut, à la demande de l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à entrer dans ledit port pour faire l'objet d'une nouvelle inspection. Dans ce cas, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée.
6. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.

7. La nouvelle inspection est effectuée par l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'instance compétente. L'instance compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de l'instance compétente, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions.
8. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments à prendre en compte qui sont énumérés à l'annexe VII.
9. Les retributions concernant cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire conformément à l'article 25, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2.
10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'instance compétente conformément à l'annexe VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en est informée par écrit.
11. L'instance compétente informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission et le secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'instance compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.
12. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

#### **Annexe IX à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port**

##### **Rapport d'inspection (visé à l'article 16)**

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

- I. Informations générales
  1. Instance compétente ayant rédigé le rapport
  2. Date et lieu de l'inspection
  3. Nom du navire inspecté
  4. Pavillon
  5. Type de navire (indiqué dans le certificat de gestion de la sécurité)
  6. Numéro d'identification 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, ainsi que tout autre organisme, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
  12. L'organisme agréé, ou les organismes agréés, 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 de la compagnie ou de l'exploitant du navire
  14. Nom et adresse de l'affréteur 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 des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication
- II. Informations relatives à l'inspection
  1. Certificats délivrés en vertu des conventions applicables, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) en question, avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
  2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet de l'inspection (dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée)
  3. Port et date de la dernière visite intermédiaire, annuelle ou périodique, et nom de l'organisme qui a effectué la visite
  4. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
  5. Nature des anomalies
  6. Mesures prises
- III. Informations supplémentaires 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, le cas échéant)
4. Indication, le cas échéant, précisant si la responsabilité de l'organisme agréé ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée en ce qui concerne les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné l'immobilisation
5. Mesures prises

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

---

### Annexe X à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port

#### Annexe X : Critères pour l'immobilisation des navires (visés à l'article 18, § 3)

##### INTRODUCTION

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

Le 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 18, § 4).

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

- a) que les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme agréé chargé de délivrer le certificat approprié, aient été dûment prises en compte;
- b) qu'avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou le propriétaire du navire ait fourni à l'instance compétente des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'Etat du pavillon;
- c) que le navire fasse l'objet des mesures correctives appropriées, à la satisfaction de l'autorité; et
- d) que l'instance compétente, une fois informée de l'exécution des mesures correctives, se soit assurée que les anomalies présentant un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

#### 1. Critères principaux

Pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé, l'inspecteur doit, dans le cadre de son jugement professionnel, appliquer les critères suivants.

##### Séquence

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

##### Critère

Le navire est immobilisé si ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire. La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est une indication de la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Elle implique que l'autorité vérifie, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

## 2. Application des critères principaux

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

1. le navire dispose des documents appropriés en cours de validité;
2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité. Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes :
3. effectuer sans danger son prochain voyage;
4. assurer, dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le prochain voyage;
5. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage;
6. assurer correctement la propulsion et la conduite pendant tout le prochain voyage;
7. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
8. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
9. prévenir la pollution de l'environnement pendant tout le prochain voyage;
10. maintenir une stabilité adéquate pendant tout le prochain voyage;
11. maintenir une étanchéité adéquate pendant tout le prochain voyage;
12. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire pendant le prochain voyage;
13. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant tout le prochain voyage;
14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

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

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

### 3.1. Généralités

Absence des certificats et documents en cours de validité requis par les instruments applicables. Toutefois, les navires battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention applicable ou qui n'a pas donné effet à un autre instrument applicable ne peuvent pas détenir les certificats prévus par la convention ou un autre instrument applicable. L'absence des certificats requis ne constitue donc pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires; toutefois, en application de la clause prévoyant de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables, le navire doit être en conformité matérielle avec les prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

### 3.2. Domaines relevant de la convention SOLAS 74

1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et d'autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.
2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cale.
3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs.
4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire.
5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau.
6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre impropres à l'usage auquel ils sont destinés, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide.
7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers.
8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores.
9. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.



10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, compte tenu des dispositions de la règle V/16.2 de la convention SOLAS 74.
  11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, étant entendu qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut remplacer les cartes.
  12. Absence de ventilation d'extraction antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.
  13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe 1<sup>re</sup>, partie 5.5, du mémorandum d'entente de Paris.
  14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
  15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
- 3.3. *Domaines relevant du code IBC*
1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
  2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés.
  3. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.
  4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses.
  5. Non-respect d'obligations particulières.
  6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.
  7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.
- 3.4. *Domaines relevant du code IGC*
1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
  2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service.
  3. Cloison non étanche au gaz.
  4. Sas à air défectueux.
  5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses.
  6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses.
  7. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.
  8. Non-fonctionnement des ventilateurs dans la zone de cargaison.
  9. Non-fonctionnement des alarmes de pression pour les citernes à cargaison.
  10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux.
  11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.
- 3.5. *Domaines relevant de la convention LL 66*
1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires appropriées ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port afin d'y subir des réparations définitives. FR 28.5.2009 Journal officiel de l'Union européenne L 131/89
  2. Stabilité notablement insuffisante.
  3. Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant, par des moyens rapides et simples, au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire.
  4. Absence, détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutes et des portes étanches.
  5. Surcharge.
  6. Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.
- 3.6. *Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe I<sup>re</sup>*
1. Absence, détérioration grave ou fonctionnement défectueux du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
  2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu.
  3. Registre des hydrocarbures non disponible.
  4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
  5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol 73/78.
- 3.7. *Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe II*
1. Absence du manuel P & A.
  2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories.
  3. Registre de cargaison non disponible.
  4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence.
  5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
- 3.8. *Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe V*
1. Absence de plan de gestion des ordures.
  2. Absence de registre des ordures.
  3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.

3.9. *Domaines relevant de la convention STCW 78/95 et de la Directive 2008/106/CE.*

1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration de l'Etat du pavillon.
2. Preuve qu'un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
3. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'Etat du pavillon ne sont pas respectées.
4. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration de l'Etat du pavillon.
5. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution en mer.
6. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
7. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3.10. *Domaines relevant des conventions de l'OIT*

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
3. Conditions d'hygiène déplorables à bord.
4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être très basse.
5. Ventilation insuffisante dans les logements d'un navire.
6. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel ou la cargaison ou autres éléments compromettant la sécurité dans ces zones.
7. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue.

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

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

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,  
S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPPE

---

**Annexe XI à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port**

**Critères minimaux pour les inspecteurs (visés à l'article 21, alinéas 1<sup>er</sup> et 5)**

1. Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les conventions et des procédures applicables en matière de contrôle par l'Etat du port. Ces connaissances et ces compétences dans le domaine du respect des obligations internationales et communautaires doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation dûment attestés.
2. Les inspecteurs doivent au minimum :
  - a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire ou ancien titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage; ou

- b) avoir satisfait à un examen, reconnu par l'instance compétente, d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions; ou
- c) être titulaire d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir une formation et un titre appropriés d'inspecteur de la sécurité des navires.
3. L'inspecteur doit :
- avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon en s'étant occupé soit des inspections et de la certification conformément aux conventions, soit de la surveillance des activités des organismes agréés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou
  - avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections de contrôle par l'Etat du port sous la direction d'agents expérimentés chargés du contrôle par l'Etat du port.
4. Les inspecteurs visés au 2 a) doivent avoir une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines », selon le cas, ou les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé du contrôle par l'Etat du port. Cette expérience comprend une période d'au moins deux ans d'exercice en mer des fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines ».
5. Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
6. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'instance compétente dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date du 23 avril 2009.
7. Lorsque, dans un Etat membre, les inspections visées à l'article 14, §§ 1<sup>er</sup> et 2, sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port, ces inspecteurs doivent posséder les qualifications appropriées, parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sûreté maritime. Cela inclut normalement :
- a) une bonne compréhension de la sûreté maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler;
  - b) une bonne connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;
  - c) une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection;
  - d) une connaissance pratique des opérations à contrôler.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

**Annexe XII à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port**  
**Modèle de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port**  
**(visé à l'article 21, alinéa 4)**

Recto :

ROYAUME DE BELGIQUE – KINGDOM OF BELGIUM



Numéro/Number

Service public fédéral  
Mobilité et Transports

Federal Public Service  
Mobility and Transport

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



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

Verso :

L'Autorité maritime mentionnée au verso certifie que le porteur de ce document dont la photo, le nom et la signature figurent au verso est dûment autorisé par la dite Autorité à effectuer des inspections à bord de navires étrangers qui escales dans les ports et aux mouillages relevant de la juridiction belge et ce conformément à l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

The Maritime Authority mentioned overleaf certifies that the holder of this document, whose photograph, name and signature are shown overleaf, is duly authorised by the said Authority to carry out inspections on board foreign ships calling at the ports and at anchorages under the Belgian jurisdiction in accordance with the royal decree of 22 december 2010 on port state control.

Délivré à/Place of issue :

Le/date of issue :

Signature de l'Autorité compétente/

(Cachet)

Signature of competent Authority

(Official Stamp)

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port.

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE