

bescherming van de natuurlijke personen in verband met de verwerking van de persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) in het kader van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. Het Directoraat-generaal Scheepvaart publiceert eenmaal per jaar de lijst van geregistreerde zeeschepen.

#### HOOFDSTUK 2. — *OVERGANGSBEPALINGEN*

**Art. 50.** § 1. De toestemmingen verleend door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op grond van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen en de inschrijvingen daarvan blijven van kracht tot het einde van de periode waarvoor ze werden verleend.

§ 2. De zeebrieven afgeleverd door de dienst belast met de scheepvaartcontrole overeenkomstig de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen blijven van kracht tot hun vervaldag of totdat de zeebrief vervalt overeenkomstig artikel 44, § 3 van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen. Daarna wordt de zeebrief vervangen door een certificaat van registratie overeenkomstig dit besluit, indien aan de voorwaarden van dit besluit en de overeenkomstige bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt voldaan.

§ 3. Indien een zeebrief afgeleverd door de dienst belast met de scheepvaartcontrole overeenkomstig de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen verloren geraakt, versleten of teniet gegaan is, wordt deze vervangen door een certificaat van registratie overeenkomstig dit besluit.

**Art. 51.** Hoofdstuk 1, afdeling 8, onderafdelingen 3 en 4 van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen blijven van toepassing zolang er geldige zeebrieven in omloop zijn of ten laatste 5 jaar na het in werking treden van dit besluit.

#### HOOFDSTUK 3. — *SLOTBEPALINGEN*

**Art. 52.** Het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen, gewijzigd bij de besluiten van 3 mei 1999, 4 juni 1999, 20 juli 2000, 6 december 2001, 8 april 2003, 22 maart 2006, 21 december 2006, 12 september 2007 en 13 februari 2017, wordt opgeheven.

**Art. 53.** Dit besluit treedt in werking op 1 september 2020.

**Art. 54.** De Minister bevoegd voor maritieme mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 26 juni 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) dans le cadre du Code belge de la Navigation et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. La Direction générale Navigation publie une fois par an la liste des navires enregistrés.

#### CHAPITRE 2. — *DISPOSITIONS TRANSITOIRES*

**Art. 50.** § 1<sup>er</sup>. Les autorisations accordées par le Directeur général de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports sur la base de l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires et les inscriptions correspondantes restent valables jusqu'à la fin de la période pour laquelle elles ont été accordées.

§ 2. Les lettres de mer délivrées par le service chargé du contrôle de la navigation conformément à la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires restent valables jusqu'à leur date d'échéance ou jusqu'au moment où la lettre de mer vient à échéance conformément à l'article 44, § 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires. Ensuite, la lettre de mer est remplacée par un certificat d'enregistrement conformément au présent arrêté, si les conditions du présent arrêté et des dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation sont remplies.

§ 3. Si une lettre de mer délivrée par le service chargé du contrôle de la navigation conformément à la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires est perdue, usée ou anéantie, elle est remplacée par un certificat d'enregistrement conformément au présent arrêté.

**Art. 51.** Le Chapitre 1<sup>er</sup>, section 8, sous-sections 3 et 4 de l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires restent d'application tant qu'il y a des lettres de mer valables en circulation ou au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

#### CHAPITRE 3. — *DISPOSITIONS FINALES*

**Art. 52.** L'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires, modifié par les arrêtés du 3 mai 1999, 4 juin 1999, 20 juillet 2000, 6 décembre 2001, 8 avril 2003, 22 mars 2006, 21 décembre 2006, 12 septembre 2007 et 13 février 2017, est abrogé.

**Art. 53.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

**Art. 54.** Le Ministre ayant la mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 26 juin 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2020/42587]

#### 14 JULI 2020. — Koninklijk besluit inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op het Belgisch Scheepvaartwetboek, artikelen 1.1.1.2, 4°, 2.2.3.9, 2.5.2.4 en 4.2.1.6;

Gelet op de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, artikel 6, § 2, en artikel 11, derde lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole;

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/42587]

#### 14 JUILLET 2020. — Arrêté royal concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108 ;

Vu le Code belge de la Navigation, les articles 1.1.1.2, 4°, 2.2.3.9, 2.5.2.4 et 4.2.1.6 ;

Vu la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, l'article 6, § 2, et l'article 11, alinéa 3 ;

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

Vu l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port ;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 juni 2011 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 2017 tot uitvoering van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 6 april 2020 betreffende de gedeeltelijke inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies nr. 47/2020 van de Gegevensbeschermingsautoriteit gegeven op 5 juni 2020 met toepassing van artikel 23 van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 2 april 2020;

Gelet op het advies 67.403/4 van de Raad van State gegeven op 8 juni 2020 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

#### HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

**Artikel 1.1.** Voor de toepassing van dit besluit betekent:

1° Directoraat: het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

2° erkende organisatie: een organisatie die is erkend overeenkomstig 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 (herschikking);

3° EER : Europese Economische Ruimte.

**Art. 1.2.** Wanneer het woord “schriftelijk” wordt gebruikt in dit besluit, sluit dit niet uit dat een document in elektronische vorm kan worden opgesteld en/of verstuurd.

**Art. 1.3.** Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald in dit besluit is de verantwoordelijke voor de verwerkingen van persoonsgegevens met oog op handhaving en controle van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de uitvoeringsbesluiten ervan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van de natuurlijke personen in verband met de verwerking van de persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

#### HOOFDSTUK 2. — *Vlaggenstaat*

**Art. 2.1.** Dit hoofdstuk voorziet in de omzetting van:

- richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen.

Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

- richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006.

**Art. 2.2.** Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° certificaten: wettelijk voorgeschreven certificaten die met betrekking tot de relevante IMO-verdragen en/of overeenkomstig het MLC-Verdrag zijn afgegeven;

2° relevante onderdelen van het MLC-Verdrag: de onderdelen van het MLC-Verdrag waarvan de inhoud geacht wordt overeen te komen met de bepalingen in de bijlage bij richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen

Vu l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

Vu l'arrêté royal du 15 juin 2011 concernant le respect des obligations de l'État du pavillon ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 2017 portant exécution de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;

Vu l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse ;

Vu l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ;

Vu l'arrêté royal du 6 avril 2020 concernant l'entrée en vigueur partielle du Code belge de la Navigation ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis n° 47/2020 de l'Autorité de protection des données, donné le 5 juin 2020 en application de l'article 23 de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 2 avril 2020 ;

Vu l'avis 67.403/4 du Conseil d'État, donné le 8 juin 2020 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

**Article 1.1.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° Direction: la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;

2° organisme agréé : un organisme qui est agréé 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 (refonte) ;

3° EEE: l'Espace économique européen.

**Art. 1.2.** Lorsque les mots « par écrit » sont utilisés dans le présent arrêté, cela n'exclut pas qu'un document puisse être établi et/ou envoyé sous forme électronique.

**Art. 1.3.** Sauf disposition expresse contraire dans le présent arrêté, le responsable du traitement des données à caractère personnel en vue du contrôle du respect du Code belge de la Navigation et de ses arrêtés d'exécution est le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Conformément au Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), les données à caractère personnel sont conservées jusqu'à 10 ans au maximum après que le navire a cessé de battre pavillon belge.

#### CHAPITRE 2. — *État du pavillon*

**Art. 2.1.** Le présent chapitre transpose :

- la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon.

Le présent chapitre transpose partiellement :

- la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

**Art. 2.2.** Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° certificats : les certificats réglementaires qui sont délivrés conformément aux conventions pertinentes de l'OMI et/ou conformément à la Convention MLC ;

2° passages pertinents de la Convention MLC : les passages de la Convention MLC dont le contenu est considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par

de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van richtlijn 1999/63/EG;

3° Dienst Vlaggenstaat: de bevoegde autoriteit van België overeenkomstig richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen.

**Art. 2.3.** § 1. De dienst Vlaggenstaat is een onderdeel van het Directoraat.

§ 2. Om te garanderen dat de vlaggenstaatverplichtingen doeltreffend en consequent vervuld worden en om de veiligheid en de maritieme arbeid te verbeteren en verontreiniging door Belgische zeeschepen te voorkomen, wordt de Dienst Vlaggenstaat belast met volgende opdrachten:

1° toezicht op het naar behoren naleven van de internationale en nationale regelgeving met betrekking tot maritieme arbeid, de veiligheid van Belgische zeeschepen, de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door Belgische zeeschepen en de bemanning van Belgische zeeschepen;

2° instaan voor de afgifte van de certificaten en de certificaten van vrijstelling aan de Belgische zeeschepen, met uitzondering van de certificaten betreffende verzekeringen en aansprakelijkheden.

§ 3. De Directeur-generaal van het Directoraat kan bijkomende taken toevertrouwen aan de Dienst Vlaggenstaat.

**Art. 2.4.** Voordat toegestaan wordt dat een Belgisch zeeschip in gebruik wordt genomen, neemt de Dienst Vlaggenstaat de maatregelen die deze geschikt acht om te waarborgen dat het bewuste Belgische zeeschip aan de toepasselijke internationale en nationale regelgeving voldoet. De Dienst Vlaggenstaat vergewist zich met name met alle redelijke middelen van de veiligheidsrapporten van het Belgische zeeschip. Indien nodig pleegt de Dienst Vlaggenstaat overleg met de vorige vlaggenstaat om vast te stellen of er door de genoemde staat ontdekte tekortkomingen of veiligheidsproblemen zijn die onopgelost zijn gebleven.

Wanneer een andere vlaggenstaat informatie vraagt over een zeeschip dat voorheen de Belgische vlag voerde, verstrekt de Dienst Vlaggenstaat onverwijld bijzonderheden over nog te verhelpen tekortkomingen en andere relevante veiligheidsinformatie aan de vlaggenstaat die de informatie vraagt.

**Art. 2.5.** § 1. Wanneer de Dienst Vlaggenstaat ervan in kennis gesteld wordt dat een Belgisch zeeschip door een havenstaat is aangehouden, ziet de Dienst Vlaggenstaat erop toe dat het Belgische zeeschip in overeenstemming wordt gebracht met de toepasselijke IMO-verdragen en het MLC-Verdrag.

De dienst Vlaggenstaat stelt hiervoor de procedures vast.

§ 2. Bij het uitoefenen van de in § 1 vastgestelde taken kan er door de Dienst Vlaggenstaat een beroep gedaan worden op een erkende organisatie.

**Art. 2.6.** § 1. De dienst Vlaggenstaat houdt ten minste de volgende gegevens betreffende de Belgische zeeschepen bij en zorgt ervoor dat deze gemakkelijk toegankelijk zijn voor het doel van artikel 1 van richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen:

1° scheepsgegevens (naam, IMO-nummer indien van toepassing, enz.);

2° datum van de controles, inclusief eventuele aanvullende controles, en van de audits;

3° identificatie van de erkende organisaties die betrokken zijn bij de certificering en classificering van het Belgische zeeschip;

4° identificatie van de bevoegde autoriteit die het Belgische zeeschip heeft geïnspecteerd overeenkomstig de havenstaatcontrolebepalingen en de data van de inspecties;

5° resultaat van de havenstaatcontrole (tekortkomingen: ja of neen, aanhoudingen: ja of neen);

6° informatie over ongevallen op zee overeenkomstig hoofdstuk 7 van titel 7 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

7° identificatie van de zeeschepen die in de voorbije twaalf maanden hebben opgehouden de Belgische vlag te voeren.

§ 2. De eigenaars van de Belgische zeeschepen leveren de gegevens vermeld in § 1, 2° tot en met 6°, elektronisch en kosteloos aan in een vorm die geschikt is voor het rechtstreeks en automatisch invoeren ervan.

les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE ;

3° Service État du pavillon : l'autorité compétente de la Belgique conformément à la Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon.

**Art. 2.3.** § 1<sup>er</sup>. Le Service État du pavillon fait partie de la Direction.

§ 2. Afin de garantir que les obligations de l'État du pavillon soient accomplies de manière efficace et cohérente et afin de renforcer la sécurité et le travail maritime et de prévenir la pollution par les navires de mer belges, le Service État du pavillon est chargé des missions suivantes :

1° contrôler l'application correcte de la réglementation internationale et nationale ayant trait au travail maritime, à la sécurité des navires de mer belges et à la prévention de la pollution du milieu marin par des navires de mer belges et l'équipage de ceux-ci;

2° se charger de la délivrance des certificats et des certificats d'exemption aux navires de mer belges, à l'exception des certificats concernant les assurances et les responsabilités.

§ 3. Le Directeur général de la Direction peut confier des tâches supplémentaires au Service État du pavillon.

**Art. 2.4.** Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire de mer belge, le Service État du pavillon prend les mesures qu'il juge appropriées pour s'assurer que le navire de mer belge en question satisfait aux réglementations internationales et nationales qui sont applicables. En particulier, le Service État du pavillon vérifie, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire de mer belge en matière de sécurité. Le Service État du pavillon consulte, si nécessaire, l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.

Chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire de mer qui battait précédemment pavillon belge, le Service État du pavillon fournit rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

**Art. 2.5.** § 1<sup>er</sup>. Lorsque le Service État du pavillon est informé qu'un navire de mer belge est immobilisé par un État du port, il supervise la mise en conformité du navire de mer belge avec les conventions pertinentes de l'OMI et la Convention MLC.

Le Service État du pavillon établit les procédures à cet effet.

§ 2. Dans le cadre de l'accomplissement des missions définies au § 1<sup>er</sup>, le Service État du pavillon peut faire appel à un organisme agréé.

**Art. 2.6.** § 1<sup>er</sup>. Le Service État du pavillon conserve au minimum les données suivantes concernant les navires de mer belges et veille à ce que ces données soient aisément accessibles aux fins de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon :

1° caractéristiques du navire (nom, numéro OMI si d'application, etc.) ;

2° date des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires, ainsi que des audits ;

3° identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire de mer belge ;

4° identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire de mer belge en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et les dates des inspections ;

5° résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (anomalies: oui ou non, immobilisations : oui ou non) ;

6° informations concernant les accidents maritimes conformément au chapitre 7 du titre 7 du livre 2 du Code belge de la Navigation ;

7° identité des navires de mer qui ont cessé de battre le pavillon belge au cours des douze derniers mois.

§ 2. Les propriétaires des navires de mer belges fournissent de manière électronique et à titre gratuit les données prévues au § 1<sup>er</sup>, 2° à 6° inclus, dans un format compatible afin de les introduire directement et automatiquement.

§ 3. De erkende organisaties leveren de gegevens vermeld in § 1, 2°, elektronisch en kosteloos aan in een vorm die geschikt is voor het rechtstreeks en automatisch invoeren ervan.

**Art. 2.7.** De administratie van de inspectiesystemen van de Dienst Vlaggenstaat, zoals bepaald in dit hoofdstuk, wordt voortdurend door een systeem van kwaliteitsbewaking getoetst volgens de ISO norm 9001 of volgens een gelijkwaardige norm teneinde te garanderen dat de daartoe vastgestelde doelstellingen worden verwezenlijkt, met inbegrip van de doelstellingen zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006.

Het personeel van de Dienst Vlaggenstaat dat gemachtigd is inspecties uit te voeren overeenkomstig dit hoofdstuk en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, en belast is met de controle op de correcte tenuitvoerlegging van de relevante onderdelen van het MLC-Verdrag, krijgt de opleiding en beschikt over de competentie en de onafhankelijkheid die nodig of wenselijk zijn om die controle te kunnen uitvoeren en om te zorgen voor de handhaving van de relevante onderdelen van het MLC-Verdrag.

**Art. 2.8.** In het geval dat België zou voorkomen op de zwarte, of twee jaar na elkaar op de grijze lijst in het meest recente jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole (MOU van Parijs), dient de Dienst Vlaggenstaat uiterlijk vier maanden na de bekendmaking van het jaarverslag van het MOU van Parijs een verslag over hun prestaties als vlaggenstaat in bij de Commissie.

Dit verslag stelt de voornaamste redenen voor het gebrek aan naleving dat tot aanhoudingen en tekortkomingen heeft geleid, met de zwarte of grijze status als gevolg, vast en analyseert deze.

#### HOOFDSTUK 3. — *Délegatie*

##### *Afdeling 1 — Délegatie aan erkende organisaties*

**Art. 3.1.** Deze afdeling voorziet in de omzetting van:

- richtlijn 2009/15/EG 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 en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;
- uitvoeringsrichtlijn 2014/111/EU van de Commissie van 17 december 2014 tot wijziging van Richtlijn 2009/15/EG, wat betreft de vaststelling door de IMO van bepaalde codes en de bijbehorende wijzigingen van bepaalde verdragen en protocollen.

Deze afdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

- richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006.

**Art. 3.2.** Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder:

- a) internationale verdragen: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (SOLAS-Verdrag) met uitzondering van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij dat verdrag, het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL-Verdrag), samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter in alle lidstaten met uitzondering van de punten 16.1, 18.1 en 19 van deel 2 van de code inzake de uitvoering van IMO-instrumenten, en van de punten 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 en 3.9.3.3 van deel 2 van de IMO-code voor erkende organisaties, in hun bijgewerkte versie;
- b) inspecties en controles: de inspecties en controles die verplicht zijn op grond van de internationale verdragen;
- c) wettelijk voorgeschreven certificaat: een certificaat dat door of namens een vlaggenstaat is afgegeven overeenkomstig de internationale verdragen;
- d) Resolutie A.847(20): Resolutie A.847(20) van de IMO van 27 november 1997, getiteld "Richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten";
- e) de minister: de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit;
- f) zeggenschap: voor de toepassing van de bepaling onder g) : rechten, contracten of alle andere middelen, rechte(n)s of feitelijk, die afzonderlijk of in combinatie de mogelijkheid verlenen om beslissende invloed uit te oefenen op een juridische entiteit, of die entiteit in staat te stellen taken uit te voeren die binnen het toepassingsgebied van dit hoofdstuk vallen;

§ 3. Les organismes agréés fournissent de manière électronique et à titre gratuit les données prévues au § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, dans un format compatible afin de les introduire directement et automatiquement.

**Art. 2.7.** L'administration des systèmes d'inspection du Service État du pavillon, tel que visé dans le présent chapitre, fait l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de contrôle de la qualité selon la norme ISO 9001 ou selon une norme équivalente afin de garantir la réalisation d'objectifs définis à cet effet, y compris les objectifs visés à l'article 2 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime, 2006.

Le personnel du Service État du pavillon, habilité à réaliser des inspections conformément au présent chapitre et à la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, et chargé de vérifier la bonne mise en œuvre des passages pertinents de la Convention MLC, reçoit la formation et dispose des compétences et de l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette vérification et assurer le respect des passages pertinents de la Convention MLC.

**Art. 2.8.** Au cas où la Belgique figurerait sur la liste noire ou, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le plus récent rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (MOU de Paris), le Service État du pavillon fournit à la Commission un rapport sur ses performances en tant qu'État du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du MOU de Paris.

Ce rapport répertorie et analyse les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

#### CHAPITRE 3. — *Délégation*

##### *Section 1<sup>re</sup>. — Délegation aux organismes agréés*

**Art. 3.1.** La présente section transpose :

- la directive 2009/15/CE 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 et les activités pertinentes des administrations maritimes ;
- la directive d'exécution 2014/111/UE de la Commission du 17 décembre 2014 modifiant la directive 2009/15/CE en ce qui concerne l'adoption, par l'OMI, de certains codes et des amendements y afférents apportés à certains protocoles et conventions.

La présente section transpose partiellement:

- la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

**Art. 3.2.** Pour l'application de la présente section, on entend par :

- a) conventions internationales : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1<sup>er</sup> novembre 1974 (Convention SOLAS), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (Convention MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1 et 19 de la partie 2 du Code d'application des instruments de l'OMI, et des sections 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 et 3.9.3.3 de la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus, dans leur version actualisée ;
- b) inspections et visites : les inspections et les visites obligatoires en vertu des conventions internationales ;
- c) certificat réglementaire : un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales ;
- d) Résolution A.847(20) : résolution A.847(20) de l'OMI du 27 novembre 1997, intitulée « Directives visant à aider les États de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI » ;
- e) le ministre : le Ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions ;

f) contrôle : aux fins du point g) : les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application du présent chapitre ;

g) organisatie: een juridische entiteit, haar dochterondernemingen en alle andere entiteiten waarover zij zeggenschap heeft, die gezamenlijk of afzonderlijk taken uitvoeren die binnen het toepassingsgebied van deze afdeling vallen;

h) machtiging: een handeling waarbij de minister aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert overeenkomstig artikel 3.3, § 2 en/of § 4;

i) Resolutie A.739(18): Resolutie A.739(18) van de IMO van 4 november 1993, getiteld "Richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de administratie optreden";

j) MSC/Circulaire 710: MSC/Circulaire 710 van de IMO, getiteld "Modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de administratie optreden";

k) MEPC/Circulaire 307: MEPC/Circulaire 307 van de IMO, getiteld "Modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de administratie optreden";

l) Verordening (EG) nr. 391/2009: 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;

m) voorschriften en procedures: de eisen van een erkende organisatie voor het ontwerp, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de controle van zeeschepen;

n) klassecertificaat: een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat een zeeschip, overeenkomstig de door die erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde voorschriften en procedures, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;

o) lidstaat: een lidstaat van de EER.

**Art. 3.3. § 1.** De Scheepvaartcontrole ziet erop toe dat de internationale verdragen, met name die betreffende de inspectie en de controle van zeeschepen en de afgifte van wettelijk voorgeschreven certificaten en certificaten van vrijstelling, naar behoren worden nageleefd.

De Scheepvaartcontrole gaat te werk overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de bijlage en het aanhangsel van Resolutie A.847(20).

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 4, wanneer de minister, rekening houdend met de samenstelling, de technische kenmerken en het beschikbare marktsegment van de Belgische vloot, voor de toepassing van § 1 besluit om, voor de Belgische zeeschepen:

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

2° organisaties te belasten met het volledig of gedeeltelijk uitvoeren van de onder 1° bedoelde inspecties en controles, vertrouwt de minister deze taken alleen toe aan erkende organisaties.

Voor de eerste afgifte van certificaten van vrijstelling is in ieder geval de goedkeuring van de Scheepvaartcontrole vereist. De in de bepaling onder 1° bedoelde machtiging kan echter niet de afgifte van het certificaat van deugdelijkheid bedoeld in artikel 2.2.3.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek omvatten.

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

§ 4. De minister kan een erkende organisatie, indien zij daarmee instemt en op voorwaarde dat zij aantoonbaar dat zij voldoende capaciteit heeft en voldoende bevoegd en onafhankelijk is, een bijkomende erkenning en bijkomende machtiging verlenen voor het toezicht op de naleving van het MLC-Verdrag en de afgifte van krachtens het MLC-Verdrag wettelijk voorgeschreven certificaten en certificaten van vrijstelling.

In ieder geval blijft de Belgische overheid volledig verantwoordelijk voor de inspectie van de leef- en werkomstandigheden van de betrokken zeevaarders op een Belgisch zeeschip. Deze bepaling doet geen afbreuk aan richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

De erkende organisatie die krachtens deze paragraaf een bijkomende machtiging heeft ontvangen ziet erop toe dat haar personeel dat gemachtigd is inspecties uit te voeren en belast is met de controle op de correcte tenuitvoerlegging van het MLC-Verdrag de opleiding krijgt en over de competentie en de onafhankelijkheid beschikt die nodig of

g) organisme : une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application de la présente section ;

h) autorisation : un acte en vertu duquel le ministre habilite un organisme agréé ou lui donne délégation conformément à l'article 3.3, § 2 et/ou § 4 ;

i) Résolution A.739(18) : résolution A.739(18) de l'OMI du 4 novembre 1993, intitulée « Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration » ;

j) MSC/Circulaire 710 : MSC/Circulaire 710 de l'OMI, intitulée « Modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration » ;

k) MEPC/Circulaire 307 : MEPC/Circulaire 307 de l'OMI, intitulée « Modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration » ;

l) Règlement (CE) n° 391/2009 : 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 ;

m) règles et procédures : les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à la visite des navires de mer ;

n) certificat de classification : un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire de mer à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé ;

o) État membre : un État membre de l'EEE.

**Art. 3.3. § 1<sup>er</sup>.** Le Contrôle de la Navigation veille à l'application effective des conventions internationales, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires de mer et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption.

Le Contrôle de la Navigation agit en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847(20).

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 4, lorsque, aux fins du § 1<sup>er</sup>, le ministre décide, en tenant compte de la composition, des caractéristiques techniques et du segment de marché disponible de la flotte belge, pour les navires de mer belges :

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

2° de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie, des inspections et des visites visées au point 1°, le ministre ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

Le Contrôle de la Navigation approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption. L'autorisation visée au 1° ne peut toutefois pas inclure la délivrance du certificat de navigabilité visé à l'article 2.2.3.10 du Code belge de la Navigation.

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

§ 4. Le Ministre peut accorder à un organisme agréé, si celui-ci y consent et à condition qu'il démontre qu'il possède la capacité, la compétence et l'indépendance suffisantes, un agrément et une habilitation complémentaires en vue de contrôler le respect de la Convention MLC et la délivrance de certificats réglementaires et de certificats d'exemption conformément à la Convention MLC .

Dans tous les cas, l'autorité belge conserve la pleine responsabilité de l'inspection des conditions de vie et de travail des marins concernés à bord des navires de mer belges. La présente disposition est sans préjudice de la directive 2009/15/CE 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 et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Les organismes agréés qui ont reçu une habilitation supplémentaire en vertu du présent paragraphe veillent à ce que leur personnel habilité à réaliser des inspections et chargé de vérifier la bonne mise en œuvre de la Convention MLC possède la formation, les compétences et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette

wenselijk zijn om die controle te kunnen uitvoeren en om te zorgen voor de handhaving van het MLC-Verdrag. De bepalingen van dit lid doen geen afbreuk aan de bepalingen van bijlage I van Verordening (EG) nr. 391/2009.

De bepalingen van deze afdeling en Verordening (EG) nr. 391/2009, uitgezonderd de bepalingen betreffende de erkenning van organisaties en de bepalingen inzake kennisgeving aan de Europese Commissie en de Lidstaten van de Europese Unie, zijn mutatis mutandis van toepassing voor wat betreft het MLC-Verdrag.

**Art. 3.4. § 1.** Nadat de minister een besluit ingevolge artikel 3.3, § 2 en/of § 4, heeft genomen neemt, stelt de minister een werkafpraak vast voor de relatie tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de in naam van de minister optredende organisaties.

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

1° de bepalingen van aanhangsel II bij Resolutie A.739(18), met als inspiratiebron de bijlage, aanhangsels en toevoeging bij MSC/Circulaire 710 en MEPC/Circulaire 307;

2° de volgende bepalingen betreffende de financiële aansprakelijkheid:

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

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

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

3° een periodieke controle door de Scheepvaartcontrole of door een door de overheid benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren, als bedoeld in artikel 3.6;

4° de mogelijkheid van willekeurige en gedetailleerde inspecties van zeeschepen;

5° de verplichte rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot, en de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen.

6° voor welke verdragen bedoeld in artikel 1.1.1.1 van het Belgische Scheepvaartwetboek dat de erkende organisatie wordt gemachtigd naast de internationale verdragen bedoeld in artikel 3.2, onder a.

vérification et assurer le respect de la Convention MLC. Les dispositions du présent alinéa sont sans préjudice des dispositions de l'annexe I<sup>re</sup> du Règlement (CE) n° 391/2009.

Les dispositions de la présente section et du Règlement (CE) n° 391/2009, à l'exclusion des dispositions relatives à l'agrément des organismes et des dispositions relatives à la notification à la Commission européenne et aux États membres de l'Union européenne, sont d'application mutatis mutandis pour ce qui concerne la Convention MLC.

**Art. 3.4. § 1<sup>er</sup>.** Après avoir pris une décision telle que visée à l'article 3.3, § 2 et/ou § 4, le ministre établit une relation de travail entre le Service public fédéral Mobilité et Transports et les organismes agissant au nom du ministre.

La relation de travail est régie par un accord officiel et non discriminatoire définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants :

1° les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739(18), tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circulaire 710 et MEPC/Circulaire 307 ;

2° les dispositions suivantes concernant la responsabilité financière :

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

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

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

3° les dispositions relatives à un audit périodique, par le Contrôle de la navigation ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, comme visé à l'article 3.6 ;

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

5° les dispositions relatives à la notification obligatoire d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, ainsi que les modifications, les suspensions et les retraits de classe ;

6° les conventions visées à l'article 1.1.1.1 du Code belge de la Navigation pour lesquelles l'organisme agréé est habilité en plus des conventions internationales visées à l'article 3.2, au point a).

§ 2. In de overeenkomst kan als voorwaarde worden gesteld dat de erkende organisatie die door de minister overeenkomstig artikel 3.3, § 2 en/of § 4, gemachtigd werd, een plaatselijke vertegenwoordiging heeft op Belgisch grondgebied. Een plaatselijke vertegenwoordiging voldoet aan die voorwaarde wanneer zij overeenkomstig de Belgische wetgeving rechtspersoonlijkheid heeft, zetel heeft in België en onder de rechtsbevoegdheid van de Belgische rechtbanken valt.

§ 3. De minister maakt een kopie van deze werkafpraak over aan de Europese Commissie.

**Art. 3.5.** Niettegenstaande de in de bijlage I bij Verordening (EG) nr. 391/2009 vermelde minimumcriteria kan de minister indien deze van oordeel is dat deze een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens de minister de in artikel 3.3 omschreven taken uit te voeren, die machtiging schorsen of intrekken. In dat geval stelt de minister de Europese Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van zijn met redenen omklede besluit.

**Art. 3.6.** De Scheepvaartcontrole vergewist zich ervan dat erkende organisaties de taken waartoe zij voor de toepassing van artikel 3.3, § 2 en/of § 4, werden gemachtigd, daadwerkelijk uitvoeren ten genoegen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Om de in het eerste lid bedoelde taak uit te voeren, controleert de Scheepvaartcontrole minstens om de twee jaar elke namens de minister optredende erkende organisatie en legt zij uiterlijk op 31 maart van het jaar dat volgt op het jaar waarin die controles werden verricht een verslag over de resultaten van die controles voor aan de andere lidstaten en de Europese Commissie.

**Art. 3.7.** Om de in artikel 3.6, eerste lid, bedoelde taken uit te voeren, deelt de Scheepvaartcontrole alle informatie over alle toepasselijke nationale wet- en regelgeving en relevante internationale instrumenten mee aan de erkende organisatie.

**Art. 3.8.** Bij de uitoefening van de inspectierechten en het nakomen van de verplichtingen als havenstaat meldt de Scheepvaartcontrole aan de Europese Commissie en de overige lidstaten, alsmede aan de betrokken vlaggenstaat, wanneer zij ontdekt dat door namens een vlaggenstaat optredende erkende organisaties geldige wettelijk voorgeschreven certificaten zijn afgegeven aan een zeeschip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale verdragen voldoet, of dat een zeeschip met een geldig klassecertificaat een tekortkoming heeft die valt onder de in het certificaat vermelde kenmerken. Alleen gevallen van zeeschepen die een ernstig gevaar betekenen voor veiligheid en milieu of die tekenen vertonen van ernstige nalatigheid van de kant van de erkende organisaties, worden binnen de doelstellingen van dit artikel gemeld. De erkende organisatie in kwestie wordt bij de eerste inspectie op deze situatie gewezen, zodat zij onmiddellijk de nodige vervolgmaatregelen kan treffen.

**Art. 3.9.** Het Directoraat houdt een lijst bij van de erkende organisaties, gemachtigd om op te treden voor wat betreft het MLC-Verdrag en overhandigt die aan het Internationaal Arbeidsbureau. Op deze lijst wordt vermeld voor welke taken de erkende organisaties zijn gemachtigd.

**Art. 3.10.** De Scheepvaartcontrole ziet erop toe dat de Belgische zeeschepen, worden ontworpen, gebouwd, uitgerust en onderhouden overeenkomstig de voorschriften en procedures van een erkende organisatie betreffende de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur.

De Scheepvaartcontrole werkt samen met de erkende organisaties die door de minister overeenkomstig artikel 3.3, § 2 en/of § 4, gemachtigd werden, bij de ontwikkeling van de voorschriften en procedures van de erkende organisaties. Zij overlegt met de erkende organisaties om te komen tot een consistente interpretatie van de internationale verdragen.

#### Afdeling 2 — Delegatie aan andere partijen

**Art. 3.11.** De minister kan taken van de Scheepvaartcontrole die niet onder afdeling 1 vallen toekennen aan ondernemingen die hun maatschappelijke zetel binnen de EER hebben.

**Art. 3.12.** Nadat de minister een besluit ingevolge artikel 3.11 heeft genomen, stelt de minister een werkafpraak vast voor de relatie tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de desbetreffende onderneming.

§ 2. L'accord peut exiger que l'organisme agréé, qui a été habilité par le ministre conformément à l'article 3.3, § 2 et/ou § 4, ait un représentant local sur le territoire belge. Cette exigence est remplie par un représentant légal local doté de la personnalité juridique en vertu du droit belge, ayant son siège en Belgique et relevant de la juridiction des tribunaux belges.

§ 3. Le ministre transmet une copie de cette relation de travail à la Commission européenne.

**Art. 3.5.** Nonobstant les critères minimaux figurant à l'annexe I<sup>re</sup> du Règlement (CE) n° 391/2009, le ministre qui estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, au nom du ministre, les tâches visées à l'article 3.3 peut suspendre ou retirer l'habilitation. Dans ce cas, le ministre informe sans délai la Commission européenne et les autres États membres de sa décision et la motive.

**Art. 3.6.** Le Contrôle de la navigation s'assure que les organismes agréés accomplissent effectivement les tâches pour lesquelles ils ont été habilités aux fins de l'article 3.3, § 2 et/ou § 4, à la satisfaction du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Afin d'exécuter la tâche visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le Contrôle de la navigation contrôle, au minimum selon une périodicité bisannuelle, chaque organisme agréé agissant au nom du ministre et communique aux autres États membres et à la Commission européenne un rapport concernant les résultats de cette surveillance, au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année au cours de laquelle la surveillance a été réalisée.

**Art. 3.7.** Pour effectuer les tâches visées à l'article 3.6, alinéa 1<sup>er</sup>, le Contrôle de la navigation communique à l'organisme agréé toutes les informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale ainsi que sur les instruments internationaux pertinents.

**Art. 3.8.** Dans l'exercice des droits et obligations d'inspection en qualité d'État du port, le Contrôle de la navigation signale à la Commission européenne et aux autres États membres lorsqu'elle découvre que des certificats réglementaires valides ont été délivrés par des organismes agréés agissant au nom de l'État du pavillon à un navire de mer qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales, ou lorsqu'elle constate une insuffisance présentée par un navire de mer porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, et elle en informe l'État du pavillon concerné. Seuls les cas de navires de mer qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes agréés sont signalés aux fins du présent article. L'organisme agréé concerné est informé du cas constaté au moment de l'inspection initiale afin qu'il puisse prendre immédiatement les mesures de correction appropriées.

**Art. 3.9.** La Direction tient une liste des différents organismes agréés habilités à agir en ce qui concerne la Convention MLC, et fournit cette liste au Bureau international du Travail. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes agréés sont habilités à assumer.

**Art. 3.10.** Le Contrôle de la navigation s'assure qu'un navire de mer belge est conçu, construit, équipé et entretenu conformément aux règles et aux procédures concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé.

Le Contrôle de la navigation coopère avec les organismes agréés qui ont été habilités par le ministre conformément à l'article 3.3, § 2 et/ou § 4, au développement des règles et des procédures des organismes agréés. Elle se consulte avec les organismes agréés en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales.

#### Section 2. — Délégation à d'autres parties

**Art. 3.11.** Le ministre peut confier des tâches du Contrôle de la navigation non couvertes par la section 1<sup>re</sup> à des entreprises ayant leur siège social dans l'EEE.

**Art. 3.12.** Après avoir pris une décision telle que visée à l'article 3.11, le ministre établit une relation de travail entre le Service public fédéral Mobilité et Transports et l'entreprise concernée.

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

1° de volgende bepalingen inzake financiële aansprakelijkheid:

a) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsingsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het verlies van of schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een opzettelijk handelen dan wel verzuim of grove nalatigheid van de onderneming, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de onderneming optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de onderneming in de mate waarin voormeld verlies, schade, letsel of dood naar het oordeel van die rechtbank, door de onderneming werd veroorzaakt;

b) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsingsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het persoonlijk letsel of de dood ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de onderneming, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de onderneming optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de onderneming in de mate waarin genoemd persoonlijk letsel of de dood naar het oordeel van die rechtbank door de erkende onderneming werd veroorzaakt; het door de onderneming te betalen maximumbedrag kan worden beperkt, maar een dergelijk bedrag moet ten minste even hoog zijn als het bedrag bepaald door de minister bij de toekenning bedoeld in artikel 3.11.

c) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsingsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het verlies van of schade aan goederen ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de onderneming, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de onderneming optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de onderneming in de mate waarin het verlies of de schade naar het oordeel van die rechtbank door de erkende onderneming werd veroorzaakt; het door de onderneming te betalen maximumbedrag kan worden beperkt, maar een dergelijk bedrag moet ten minste de helft zijn van het bedrag bedoeld in de bepaling onder b);

2° een periodieke controle door de Scheepvaartcontrole of door een door de overheid benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren, als bedoeld in artikel 3.6;

3° de mogelijkheid van willekeurige en gedetailleerde inspecties van zeeschepen;

4° de verplichte rapportering.

#### Afdeling 3. — Gegevensverwerking

**Art. 3.13.** De verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens met het oog op de uitvoering van dit hoofdstuk is de erkende organisatie respectievelijk de onderneming zoals bedoeld in afdeling 2 van dit hoofdstuk.

De personeelsleden van het Directoraat en de personeelsleden van de erkende organisatie respectievelijk de onderneming zoals bedoeld in afdeling 2 van dit hoofdstuk hebben toegang tot de persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van de natuurlijke personen in verband met de verwerking van de persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) in het kader van dit hoofdstuk.

De persoonsgegevens overeenkomstig de algemene verordening gegevensbescherming worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

#### HOOFDSTUK 4. — Havenstaatcontrole

**Art. 4.1.** Dit hoofdstuk 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

La relation de travail est régie par un accord officiel et non discriminatoire définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants :

1° les dispositions suivantes concernant la responsabilité financière :

a) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaires ou d'une faute grave de l'entreprise, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'entreprise, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'entreprise pour autant que ce préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'entreprise ;

b) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'entreprise, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'entreprise, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'entreprise pour autant que ce dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'entreprise agréé ; le montant maximal à verser par l'entreprise peut être limité, mais ce montant doit toutefois être au moins égal au montant déterminé par le ministre au moment de l'attribution des tâches visée à l'article 3.11.

c) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'entreprise, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'entreprise, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'entreprise pour autant que ce préjudice ou dommage est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'entreprise agréé ; le montant maximal à verser par l'entreprise peut être limité, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à la moitié du montant visé au point b) ;

2° les dispositions relatives à un audit périodique, par le Contrôle de la navigation ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, comme visé à l'article 3.6 ;

3° la possibilité de soumettre les navires de mer à des inspections aléatoires et approfondies ;

4° les dispositions relatives à la notification obligatoire.

#### Section 3. — Traitements de données

**Art. 3.13.** Le responsable du traitement des données à caractère personnel en vue de l'exécution du présent chapitre est l'organisme agréé ou l'entreprise telle que visée à la section 2 du présent chapitre.

Les membres du personnel de la Direction et les membres du personnel de l'organisme agréé ou de l'entreprise telle que visée à la section 2 du présent chapitre ont accès aux données à caractère personnel conformément au Règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) dans le cadre du présent chapitre.

Conformément au règlement général sur la protection des données, les données à caractère personnel sont conservées jusqu'à 10 ans au maximum après que le navire a cessé de battre pavillon belge.

#### CHAPITRE 4. — Contrôle par l'état du port

**Art. 4.1.** Le présent chapitre 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'État du port ; et



- richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole gewijzigd bij Richtlijn 2013/38/EU en gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG; en

- richtlijn 2017/2110/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad.

**Art. 4.2.** Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° verdragen: de volgende verdragen, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is:

- a) LL-Verdrag;
- b) SOLAS-Verdrag;
- c) MARPOL-Verdrag;
- d) STCW-Verdrag;
- e) COLREG-Verdrag;
- f) TMC-Verdrag;
- g) CLC-Verdrag 1992;
- h) MLC-Verdrag;
- i) AFS-Verdrag;
- j) BUNKER-Verdrag;
- k) BWM-Verdrag;

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 audit van de lidstaten door de IMO: resolutie A.1067(28) 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 scheepvaartcontroleur aangeduid om havenstaatcontroles in de zin van dit besluit uit te voeren;

9° 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;

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 4.12, 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 4.12, 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 meer gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor op grond van artikel 4.12, 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;

- la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, modifiée par la Directive 2013/38/UE et modifiée par le Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ; et

- la Directive 2017/2110/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil.

**Art. 4.2.** Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° *conventions* : les conventions ci-après ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée :

- a) la Convention LL ;
- b) la Convention SOLAS ;
- c) la Convention MARPOL ;
- d) la Convention STCW ;
- e) la Convention COLREG ;
- f) la Convention TMC ;
- g) la Convention CLC 1992 ;
- h) la Convention MLC ;
- i) la Convention AFS ;
- j) la Convention BUNKER ;
- k) la Convention BWM ;

2° MOU de Paris : le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée ;

3° Code et procédures pour le système d'audit des États membres de l'OMI : la résolution A.1067(28) de l'assemblée de l'OMI ;

4° Région couverte par le MOU de Paris : la zone géographique dans laquelle les signataires du MOU de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit MOU de Paris ;

5° Navire : tout navire de mer soumis à une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État 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 : le contrôleur de la navigation désigné pour procéder à des contrôles par l'État du port au sens du présent arrêté ;

9° 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'État du port ;

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 4.12, 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 4.12, 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 4.12, 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° 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° Besluit tot weigering van de toegang: een besluit dat aan de kapitein van het schip, de verantwoordelijke maatschappij en de vlaggenstaat wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot alle havens en ankerplaatsen van de EER 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° Wettelijk voorgeschreven certificaat: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat;

20° Klassecertificaat: een document waarin wordt bevestigd dat wordt voldaan aan SOLAS-Verdrag, hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-1;

21° 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;

22° lidstaat: een lidstaat van de EER;

23° ro-ro-passagiersschip: een schip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden, en dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

24° hogesnelheidspassagiersschip: een schip als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het SOLAS-verdrag van 1974, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

25° geregelde dienst: een reeks oversteken van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussen liggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

- i) Volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
- ii) Met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen.

Alle verwijzingen in dit hoofdstuk naar de verdragen, internationale codes en resoluties, waaronder voor certificaten en andere documenten, worden beschouwd als verwijzingen naar de actuele versies van die verdragen, internationale codes en resoluties.

**Art. 4.3. § 1.** Dit hoofdstuk 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 hoofdstuk.

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

Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidsschepen die worden uitgevoerd buiten een haven of ankerplaats tijdens een geregelde dienst overeenkomstig artikel 4.15.

§ 2. In het geval van schepen met een brutotonnenmaat 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 gunstiger behandeling krijgen dan een schip

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'État du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès à tous les ports et mouillages de l'EEE ;

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'affrètement 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° Certificat réglementaire : un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions ;

20° Certificat de classification : un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1 ;

21° 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'État 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 MOU de Paris ;

22° État membre: un État membre de l'EEE ;

23° navire roulier à passagers : un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;

24° engin à passagers à grande vitesse : un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de douze passagers ;

25° service régulier : une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires :

- i) soit selon un horaire publié ; ou
- ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

Toutes les références faites dans le présent chapitre aux conventions, codes internationaux et résolutions, notamment pour les certificats et autres documents, s'entendent comme faites à ces conventions, codes internationaux et résolutions dans leur version actualisée ;

**Art. 4.3. § 1<sup>er</sup>.** Le présent chapitre 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 chapitre.

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

Le présent chapitre s'applique également aux inspections de navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse effectuées en dehors d'un port ou à distance d'un mouillage au cours d'un service régulier conformément à l'article 4.15.

§ 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 MOU de Paris.

§ 3. Les inspecteurs qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus

dat vaart onder de vlag van een staat die wel partij is bij dat verdrag. Een dergelijk schip wordt onderworpen aan een meer gedetailleerde inspectie in overeenstemming met de procedures van het MOU van Parijs.

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

§ 5. Maatregelen die ter uitvoering van dit hoofdstuk worden vastgesteld, leiden niet tot een verlaging van het algemene niveau van de bescherming die zeevarenden op grond van het sociaal recht van de Unie genieten op de gebieden waarop dit hoofdstuk van toepassing is, ten opzichte van de situatie die in iedere lidstaat reeds bestaat. Als de Scheepvaartcontrole bij de uitvoering van die maatregelen te weten komt dat er sprake is van een duidelijke schending van het Unierecht aan boord van schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, meldt deze instantie dit in overeenstemming met het nationale recht en de nationale praktijk onverwijld aan andere bevoegde autoriteiten met het oog op passende reacties daarop.

**Art. 4.4.** De inspecteurs voeren inspecties uit overeenkomstig de in artikel 4.11 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 4.11, tweede lid, onder 1° 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 4.11, tweede lid, onder 1° en onder 2°, dat tenminste overeenkomt met het inspectieaandeel van België van het totale aantal jaarlijks in de EER 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 EER 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 totale aantal inspecties dat jaarlijks in de EER en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied moet worden verricht.

**Art. 4.5.** Wanneer de voorgeschreven inspecties bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, onder 1°, niet volledig uitgevoerd worden, wordt de inspectieverplichting als bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, onder 1°, 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,

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 EER aandoen.

Onverminderd de percentages vermeld in het eerste lid, onder 1° en 2° wordt voor schepen van prioriteitsklasse I bedoeld in artikel 4.11, 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 EER aandoen.

**Art. 4.6.** Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die een Belgische haven aandoen, groter is dan het inspectieaandeel als bedoeld in artikel 4.4, 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 4.4, tweede lid, onder 2°, wordt de inspectieverplichting nageleefd indien de op grond van artikel 4.4, 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.

favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention. Un tel navire est soumis à une inspection détaillée, conformément aux procédures mises en place par le MOU de Paris.

§ 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 chapitre.

§ 5. Les mesures adoptées afin d'appliquer le présent chapitre n'entraînent pas, par rapport à la situation existante dans chaque État membre, de réduction du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux marins dans les domaines auxquels s'applique le présent chapitre. Si le Contrôle de la navigation constate, lorsqu'elle met en œuvre ces mesures, une violation manifeste du droit de l'Union à bord de navires battant le pavillon d'un État membre, elle en informe immédiatement, conformément au droit et à la pratique au niveau national, toute autre autorité compétente concernée afin que des mesures appropriées soient prises, s'il y a lieu.

**Art. 4.4.** Les inspecteurs effectuent des inspections conformément au système de sélection décrit à l'article 4.11 et aux dispositions de l'annexe I<sup>e</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 4.11, alinéa 2, 1°, qui font escale dans les ports et mouillages belges ; et

2° les inspecteurs effectuent annuellement un nombre d'inspections de navires de « priorité I » et de « priorité II », visés à l'article 4.11, alinéa 2, 1° et 2°, qui correspond au moins à la part belge du nombre total d'inspections à effectuer annuellement dans l'EEE et dans la région couverte par le MOU 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 État membre dans l'EEE et dans la région couverte par le MOU de Paris.

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

**Art. 4.5.** Si les inspections requises à l'article 4.4, alinéa 2, 1°, ne sont pas effectuées en totalité, les obligations en matière d'inspection au sens de l'article 4.4, alinéa 2, 1°, 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 % 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'EEE.

Nonobstant les pourcentages figurant à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, pour les navires de priorité I visés à l'article 4.11, 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'EEE.

**Art. 4.6.** 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 4.4, 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 les 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 4.4, alinéa 2, 2°, les obligations d'inspection sont réputées respectées si les inspections de navires de priorité I<requis en vertu de l'article 4.4, 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. 4.7.** § 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 4.11, 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 EER 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 EER 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 4.11, tweede lid, onder 1° niet is uitgevoerd in een haven van de EER, 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 schepen van prioriteitsklasse I als bedoeld in artikel 4.11, 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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.

§ 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 EER 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 Scheepvaartcontrole 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. 4.8.** De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 4.14 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 informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

**Art. 4.9.** 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.

**Art. 4.7.** § 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 4.11, 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'EEE ou dans la région couverte par le MOU 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'EEE ou dans la région couverte par le MOU de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'État dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

Si une inspection est reportée conformément aux 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 4.11, alinéa 2, 1°, n'est pas effectuée dans un port de l'EEE, 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 4.11, 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, dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous :

1° si le Contrôle de la navigation 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, le Contrôle de la navigation 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. 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'EEE ou dans la région couverte par le MOU de Paris conformément à l'annexe I<sup>re</sup> 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 le Contrôle de la navigation 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. 4.8.** L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 4.14, 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. 4.9.** 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>re</sup>, partie I. 1, et à l'annexe II.

## 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. 4.10.** 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole.

**Art. 4.11.** De Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole schepen die aan een verplichte inspectie moeten worden onderworpen, "schepen van prioriteitsklasse I" genoemd, volgens de in bijlage I, deel II. 3A, beschreven selectieregeling;

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

**Art. 4.12.** De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 4.11 of artikel 4.15 voor inspectie zijn geselecteerd, als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen:

1° Bij elke eerste inspectie van een schip zorgt de Scheepvaartcontrole 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 inspectiedatabank 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 Scheepvaartcontrole besluiten dat de in de bepaling onder 1°, onder a) en c), bedoelde verificaties niet worden uitgevoerd.

3° Er vindt een meer 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 meer gedetailleerde inspectie van het schip, de uitrusting of de bemanning rechtvaardigen.

Voorbeelden van gegronde redenen zijn opgenomen in bijlage V.

De inspecteur moet overgaan tot een meer gedetailleerde inspectie, indien wordt vastgesteld dat de leef- en werkomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt dat deze niet conform de bepalingen van het MLC-Verdrag zijn, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden of

## 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>re</sup>, partie I. 2, et à l'annexe II.

**Art. 4.10.** 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>re</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 soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes :

- le Contrôle de la navigation veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe I<sup>re</sup>, partie II. 2A, soient inspectés ;

- les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe I<sup>re</sup>, partie II. 2B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel du Contrôle de la navigation.

**Art. 4.11.** Le Contrôle de la navigation 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<sup>re</sup>, partie I, et lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus au sens de l'annexe I<sup>re</sup>, partie II. 2A ou 2B, se manifestent.

Aux fins de l'inspection des navires, le Contrôle de la navigation :

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>re</sup>, partie II. 3A ;

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

**Art. 4.12.** Le Contrôle de la navigation veille à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 4.11 ou à l'article 4.15 soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes :

1° Lors de chaque inspection initiale d'un navire, le Contrôle de la navigation 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 État membre ou par un État signataire du MOU 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 État 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, le Contrôle de la navigation peut décider de ne pas effectuer les vérifications visées aux 1°, a), et 1°, c).

3° Une inspection 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.

L'inspecteur doit procéder à une inspection détaillée s'il est constaté que les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention MLC, risquent de constituer un danger réel pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins, ou lorsqu'il y a des raisons de croire que tout

wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van het MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Wanneer er een klacht is overeenkomstig norm A5.2.1.1(d) van het MLC-Verdrag, is de inspectie in het algemeen beperkt tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de leef- en werkomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van het MLC-Verdrag. In dat geval wordt tot een meer gedetailleerde inspectie overgegaan.

Wanneer een meer gedetailleerde inspectie wordt verricht op basis van de in norm A5.2.1.1, (a), (b) of (c), van de in het MLC-Verdrag genoemde omstandigheden, moet deze inspectie in beginsel op de in Bijlage A5-III van het MLC-Verdrag vermelde punten betrekking hebben.

**Art. 4.13.** Bij elke inspectie van een schip kan de inspecteur overgaan tot het bemonsteren van het ballastwater van het schip in overeenstemming met de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO. De tijd die nodig is voor het analyseren van de monsters mag evenwel niet worden gebruikt als grond voor onnodige vertraging van de exploitatie, verplaatsing of het vertrek van het schip.

De inspecteur mag het ballastwaterjournal aan boord van een schip controleren en een afschrift maken van de vermeldingen en van de kapitein verlangen dat deze het afschrift voor eensluidend waarmerkt. De controle van een ballastwaterjournal en het maken van een gewaarmerkt afschrift dienen zo spoedig mogelijk plaats te vinden zonder te leiden tot onnodige vertraging van het schip.

**Art. 4.14.** § 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 4.17 een besluit tot weigering van toegang 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 beveiligingsredenen 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 Scheepvaartcontrole 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. 4.15.** Inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheids-passagiersschepen op een geregelde dienst:

Ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen die worden ingezet op een geregelde dienst komen in aanmerking voor inspecties overeenkomstig de termijnen en andere voorschriften van bijlage XII.

De Scheepvaartcontrole houdt bij het plannen van inspecties van ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidsschepen naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van het ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip.

Wanneer een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip overeenkomstig bijlage XII aan een inspectie is onderworpen, wordt die inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd en in aanmerking genomen voor de toepassing van de artikelen 4.9, 4.10, 4.11 en om de naleving van de inspectieverplichting van elke lidstaat te berekenen. De inspectie wordt meegeteld voor het totale aantal jaarlijkse inspecties dat elke lidstaat overeenkomstig artikel 4.5 moet uitvoeren.

Artikel 4.8, eerste lid, artikel 4.10, tweede lid, 1° en artikel 4.14 zijn niet van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op een geregelde dienst die overeenkomstig dit artikel wordt geïnspecteerd.

manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la Convention MLC, y compris les droits des marins.

Lorsqu'il existe une plainte conformément à la norme A5.2.1.1(d) de la Convention MLC, l'inspection se limite généralement à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention MLC. Dans ce cas, il est procédé à une inspection détaillée.

Lorsqu'une inspection détaillée est effectuée sur la base des circonstances indiquées dans la norme A5.2.1.1, (a), (b) ou (c), de la Convention MLC, cette inspection doit en principe porter sur les domaines énumérés à l'annexe A5-III de la Convention MLC.

**Art. 4.13.** À chaque inspection d'un navire, l'inspecteur peut prélever des échantillons de l'eau de ballast du navire conformément aux directives applicables élaborées par l'OMI. Toutefois, le délai requis pour analyser ces échantillons ne peut pas être invoqué pour retarder indûment l'exploitation, le mouvement ou le départ du navire.

L'inspecteur peut inspecter le registre des eaux de ballast à bord d'un navire, extraire une copie des mentions et exiger la certification de cette copie par le capitaine. L'inspection du registre des eaux de ballast et l'établissement de copies certifiées doivent être effectués de la façon la plus prompte possible et sans que le navire ne soit indûment retardé.

**Art. 4.14.** § 1<sup>er</sup>. Les navires des catégories ci-après sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'annexe I<sup>e</sup>, partie II. 3A et 3B :

- 1° les navires qui présentent un profil de risque élevé ;
- 2° les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes 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-citernes 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 4.17.

§ 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, le Contrôle de la navigation 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. 4.15.** Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier :

Les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier sont susceptibles d'être inspectés conformément au calendrier et aux autres exigences fixées à l'annexe XII.

Lors de la planification d'inspections d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, le Contrôle de la navigation tient dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou de l'engin.

Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection conformément à l'annexe XII, cette inspection est enregistrée dans la base de données des inspections et est prise en compte aux fins des articles 4.9, 4.10 et 4.11 et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Elle est comptabilisée dans le nombre d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre, conformément à l'article 4.5.

L'article 4.8, alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 4.10, alinéa 2, 1°, et l'article 4.14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.

De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidspassagiersschepen die overeenkomstig artikel 4.10, 2°, aan aanvullende inspectie worden onderworpen, worden geselecteerd voor een inspectie overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 3A, c), en 3B, c). Overeenkomstig onderhavig lid uitgevoerde inspecties laten het inspectie-interval zoals bepaald in punt 2 van bijlage XII onverlet.

De inspecteur kan ermee instemmen om tijdens een inspectie van een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip door een havenstaatinspecteur van een andere lidstaat als waarnemer te worden vergezeld. Indien de vlaggenstaat van het schip een lidstaat is, nodigt de havenstaat op verzoek een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat uit om bij de inspectie als waarnemer aanwezig te zijn.

**Art. 4.16.** § 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 hoofdstuk 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.

**Art. 4.17.** § 1. De Scheepvaartcontrole weigert de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen van elk schip dat:

- Vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de zwarte lijst, vastgesteld overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend, of

- Vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de grijze lijst, vastgesteld overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend.

De eerste paragraaf is niet van toepassing in de in artikel 4.24, paragraaf 6, genoemde omstandigheden.

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

§ 2. Het besluit tot 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 daaropvolgende aanhouding in een haven of ankerplaats in de EER leidt tot een besluit tot weigering van toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de EER. Dit derde besluit tot weigering van toegang kan uitsluitend worden ingetrokken nadat een periode van 24 maanden sinds de uitvaardiging van de weigering is verstreken, en indien:

1° 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° 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° het schip wordt geëxploiteerd door een maatschappij 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 EER geweigerd.

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

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

Le Contrôle de la navigation veille à ce que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, soumis à une inspection supplémentaire conformément à l'article 4.10, 2°, soient sélectionnés pour inspection conformément à l'annexe I<sup>re</sup>, partie II, points 3.A c) et 3.B c). Les inspections effectuées en vertu du présent alinéa n'affectent pas l'intervalle d'inspection tel qu'il figure à l'annexe XII, point 2.

L'inspecteur peut accepter, au cours d'une inspection d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur. Lorsque le navire bat pavillon d'un État membre, l'État du port peut, sur demande, inviter un représentant de l'État du pavillon à accompagner l'inspection en tant qu'observateur.

**Art. 4.16.** § 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, les procédures correspondantes prévues à l'annexe VI du présent chapitre sont appliquées 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.

**Art. 4.17.** § 1<sup>er</sup>. Le Contrôle de la navigation refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui :

- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au MOU de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du MOU de Paris, ou

- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au MOU de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du MOU de Paris.

Le premier paragraphe ne s'applique pas aux situations décrites à l'article 4.24, paragraphe 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou le 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 points 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'EEE donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage dans l'EEE. 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° le navire bat pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au paragraphe 1<sup>er</sup> ;

2° 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° 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 points 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'EEE.

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

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

**Art. 4.18.** Na voltooiing van een inspectie, een meer 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.

Indien uit een meer gedetailleerde inspectie blijkt dat de leef- en werkomstandigheden aan boord niet voldoen aan de vereisten van het MLC-Verdrag, brengt de inspecteur de tekortkomingen onmiddellijk onder de aandacht van de kapitein van het schip en stelt hij de termijnen waarbinnen deze tekortkomingen moeten worden verholpen.

Als de inspecteur deze tekortkomingen aanzienlijk vindt of als zij betrekking hebben op een mogelijke klacht als bedoeld in punt 19 van deel A van bijlage V, brengt de inspecteur de tekortkomingen ook onder de aandacht van de betrokken Belgische organisaties van reders en zeevarenden en kan de inspecteur:

- a) een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat in kennis stellen;
- b) de relevante informatie verstreken aan de bevoegde autoriteiten van de volgende aanloophaven.

Met betrekking tot zaken die betrekking hebben op het MLC-Verdrag heeft de lidstaat waar de inspectie wordt uitgevoerd, het recht een afschrift van het inspectieverslag, waarbij in voorkomend geval alle binnen de gestelde termijn ontvangen antwoorden van de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat zijn gevoegd, te doen toekomen aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau met het oog op de maatregelen die passend of aangewezen worden geacht om ervoor te zorgen dat die informatie wordt opgeslagen en onder de aandacht wordt gebracht van partijen die mogelijk gebruik willen maken van de relevante beroepsprocedures.

**Art. 4.19.** Wanneer schepen gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperiodes niet hebben voldaan aan de monitoring- en rapportagevoorschriften overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en andere handhavingsmaatregelen er niet toe hebben geleid dat die voorschriften worden nageleefd, kan de Scheepvaartcontrole een verwijderingsbevel afgeven dat zal worden gemeld aan de Europese Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten van de EER en de betrokken vlaggenstaat. Indien nodig, zal dit eveneens aan het betrokken gewest worden gemeld.

Indien een andere lidstaat van de EER een verwijderingsbevel afgeeft, zal de toegang tot een Belgische haven voor het betrokken schip geweigerd worden, totdat de maatschappij overeenkomstig de artikelen 11 en 18 van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG voldoet aan de monitoring- en rapportageverplichtingen. Het voldoen aan die verplichtingen wordt bevestigd door de kennisgeving van een geldig conformiteitsdocument aan de Scheepvaartcontrole (in geval het schip de Belgische vlag voert) of de bevoegde nationale autoriteit van de lidstaat van de EER die het verwijderingsbevel heeft afgegeven (in geval het schip een vreemde vlag voert). Dit lid laat de internationale maritieme regels die van toepassing zijn op gevallen van schepen in nood onverlet.

De maatschappij, scheepseigenaar of de exploitant van een schip of zijn vertegenwoordiger in de lidstaten van de EER kan beroep aantekenen tegen een verwijderingsbevel overeenkomstig het eerste lid bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart overeenkomstig artikel 4.2.1.28 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en wordt daarover naar behoren geïnformeerd door de Scheepvaartcontrole.

**Art. 4.20.** Alle klachten worden snel aan een eerste toetsing door de Scheepvaartcontrole onderworpen. Met deze toetsing kan worden vastgesteld of de klacht met reden omkleed is.

Als dat het geval is, neemt de Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 neemt de gepaste stappen om de vertrouwelijkheid van door zeevarenden ingediende klachten te garanderen, onder andere door de vertrouwelijkheid bij elk gesprek met zeevarenden te waarborgen.

**Art. 4.18.** À 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.

Lorsqu'il est constaté, à la suite d'une inspection détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention MLC, l'inspecteur porte immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées et fixe les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Dans le cas où l'inspecteur estime que ces anomalies sont importantes ou si ces anomalies ont un lien avec une plainte éventuellement déposée au titre de l'annexe V, partie A, point 19, l'inspecteur les porte également à la connaissance des organisations belges d'armateurs et de marins concernées présentes et l'inspecteur peut :

- a) informer un représentant de l'État du pavillon;
- b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

En ce qui concerne les questions relatives à la Convention MLC, l'État membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au directeur général du Bureau international du travail une copie du rapport de l'inspecteur, accompagnée, le cas échéant, de la réponse des autorités compétentes de l'État du pavillon communiquée dans le délai prescrit, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile permettant de s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes.

**Art. 4.19.** Dans le cas des navires qui ne se sont pas conformés aux exigences en matière de surveillance et de déclaration conformément au Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, le Contrôle de la navigation peut prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission européenne, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres de l'EEE et à l'État du pavillon concerné. Le cas échéant, la région concernée sera également notifiée.

Si un autre État membre de l'EEE prononce une décision d'expulsion, l'accès aux ports belges pour le navire concerné sera refusé jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration conformément aux articles 11 et 18 du Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. Le respect de ces obligations est confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité au Contrôle de la navigation (en ce qui concerne un navire battant pavillon belge) ou à l'autorité nationale compétente de l'État membre qui a prononcé la décision d'expulsion (en ce qui concerne un navire battant pavillon étranger). Le présent alinéa est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.

La compagnie, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans les États membres de l'EEE dispose du droit à un recours contre une décision d'expulsion visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> au Conseil d'Enquête Maritime conformément à l'article 4.2.1.28 du Code belge de la Navigation et en est correctement informé par le Contrôle de la navigation.

**Art. 4.20.** Toutes les plaintes font l'objet d'une évaluation initiale rapide par le Contrôle de la navigation. Cette évaluation permet de déterminer si une plainte est motivée.

Si tel est le cas, le Contrôle de la navigation 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 le Contrôle de la navigation 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 prend les mesures appropriées pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les marins, notamment en s'assurant que la confidentialité est garantie pendant les entretiens avec ceux-ci.



De Scheepvaartcontrole 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. 4.21.** § 1. Een klacht van een zeevarende waarin een inbreuk op de voorschriften van het MLC-Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) wordt aangevoerd, kan worden gemeld aan een inspecteur in de haven waar het schip van de zeevarende is binnengekomen. In die gevallen verricht de inspecteur een eerste onderzoek.

§ 2. Indien zulks gelet op de aard van de klacht passend is, wordt tijdens het eerste onderzoek ook nagegaan, of aan boord de klachtenprocedures zijn gevolgd waarin voorschrift 5.1.5 van het MLC-Verdrag voorziet. De inspecteur kan ook een meer gedetailleerde inspectie in overeenstemming met artikel 4.12 van dit hoofdstuk verrichten.

§ 3. De inspecteur tracht, in voorkomend geval, een oplossing voor de klacht aan boord te bevorderen.

§ 4. Indien het onderzoek of de inspectie een onder artikel 4.22 vallende inbreuk uitwijst, is dat artikel van toepassing.

§ 5. Indien paragraaf 4 niet van toepassing is en een klacht van een zeevarende over aangelegenheden die onder het MLC-Verdrag vallen niet aan boord is opgelost, stelt de inspecteur de vlaggenstaat daarvan onmiddellijk in kennis en verlangt hij binnen een vastgestelde termijn advies en een corrigerend actieplan van de vlaggenstaat. Een verslag van iedere verrichte inspectie wordt via elektronische weg naar de inspectiedatabank gestuurd.

§ 6. Indien de klacht na de overeenkomstig paragraaf 5 ondernomen actie niet is opgelost, stuurt het Directoraat de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau een afschrift van het verslag van de inspecteur. Elk antwoord dat binnen de voorgeschreven termijn van de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat is ontvangen, wordt bij het verslag gevoegd. De desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat worden eveneens op de hoogte gebracht. Daarnaast stuurt de havenstaat de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau regelmatig statistieken en informatie over de opgeloste klachten.

Dergelijke toezendingen worden voorzien om een bestand van dergelijke informatie bij te houden, voor zover op basis van dergelijke acties als passend en doelmatig kan worden beschouwd, en die onder de aandacht van partijen wordt gebracht, waaronder de organisaties van reders en zeevarenden, die eventueel gebruik willen maken van de beroepsprocedures.

§ 7. Dit artikel laat artikel 4.20 onverlet. Artikel 4.20, vierde lid, geldt ook voor klachten over aangelegenheden die vallen onder het MLC-Verdrag.

**Art. 4.22.** § 1. Ten overstaan van de Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 leef- en werkomstandigheden aan boord die een manifest gevaar voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden inhouden of bij tekortkomingen die een ernstige of herhaalde inbreuk op de voorschriften van het MLC-Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) vormen, moet de Scheepvaartcontrole, erop toezien dat het schip wordt aangehouden of dat de nog in gang zijnde operatie waarop die tekortkomingen betrekking hebben, wordt stopgezet.

De aanhouding van het schip of de stopzetting van een operatie wordt pas opgeheven wanneer deze tekortkomingen verholpen zijn of wanneer de Scheepvaartcontrole een actieplan om de betrokken tekortkomingen te verhelpen, heeft aanvaard en zich ervan heeft vergewist dat het actieplan spoedig zal worden uitgevoerd. Alvorens een actieplan te aanvaarden, kan de inspecteur de vlaggenstaat raadplegen.

Le Contrôle de la navigation informe l'administration de l'État 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. 4.21.** § 1<sup>er</sup>. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la Convention MLC (y compris les droits des marins) peut être déposée auprès d'un inspecteur dans le port où le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprend une enquête initiale.

§ 2. Le cas échéant, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale détermine notamment si les procédures de plainte à bord prévues par la règle 5.1.5 de la Convention MLC ont été suivies. L'inspecteur peut également procéder à une inspection détaillée conformément à l'article 4.12 du présent chapitre.

§ 3. Le cas échéant, l'inspecteur s'emploie à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

§ 4. Au cas où l'enquête ou l'inspection révélerait une non-conformité relevant du champ d'application de l'article 4.22, ledit article s'applique.

§ 5. Lorsque le paragraphe 4 ne s'applique pas et qu'une plainte d'un marin portant sur des points couverts par la Convention MLC n'a pas été réglée à bord du navire, l'inspecteur en informe immédiatement l'État du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives de la part dudit État. Toute inspection effectuée fait l'objet d'un rapport transmis par voie électronique à la base de données des inspections.

§ 6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément au paragraphe 5, la Direction transmet une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général du Bureau international du travail. Le rapport est accompagné de toute réponse reçue dans le délai prescrit de la part de l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les organisations d'armateurs et de marins concernées de l'État du port sont également informées. En outre, l'État du port transmet régulièrement les statistiques et les informations relatives aux plaintes ayant fait l'objet d'un règlement au directeur général du Bureau international du travail.

De telles transmissions sont prévues afin que, sur la base des mesures qu'il peut être jugé opportun de prendre, il soit constitué un dossier qui est porté à la connaissance des parties, en ce compris les organisations d'armateurs et de marins, susceptibles de se prévaloir des procédures de recours pertinentes.

§ 7. Le présent article s'entend sans préjudice de l'article 4.20. Le quatrième alinéa de l'article 4.20 s'applique également aux plaintes portant sur des points couverts par la Convention MLC.

**Art. 4.22.** § 1<sup>er</sup>. Le Contrôle de la navigation 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, le Contrôle de la navigation 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 le Contrôle de la navigation 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. Lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins ou que des anomalies constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la Convention MLC (y compris les droits des marins), le Contrôle de la navigation fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation n'est levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que le Contrôle de la navigation a marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies et s'est assurée que le plan sera mis en œuvre sans retard. Avant de marquer son accord sur un plan d'action, l'inspecteur peut consulter l'État du pavillon.

§ 4. 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.

§ 5. De Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 4.24 van toepassing.

§ 6. In uitzonderlijke omstandigheden, waarin de algemene toestand van het schip duidelijk niet aan de normen voldoet, mag de Scheepvaartcontrole 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.

§ 7. In geval van aanhouding dient de Scheepvaartcontrole 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 moeten, indien relevant, ook de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de classificatiecertificaten of de wettelijk voorgeschreven certificaten die overeenkomstig verdragen worden afgegeven, worden ingelicht. Indien een schip niet kan uitvaren wegens ernstige of herhaalde inbreuk op de voorschriften van het MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van zeevarenden, of indien de leef- en werkomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van zeevarenden vormen, stelt de Scheepvaartcontrole voorts de vlaggenstaat daarvan onverwijld in kennis met een verzoek aan een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat om, indien mogelijk, aanwezig te zijn, en verlangt hij dat de vlaggenstaat binnen een voorgeschreven termijn antwoordt. De Scheepvaartcontrole brengt de betrokken organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat waar de inspectie is uitgevoerd onverwijld op de hoogte.

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

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

§ 10. Om havencongestie te vermijden kan de Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole werkt samen met de bevoegde dienst van het bevoegde gewest om te voorzien in faciliteiten voor de opvang van aangehouden schepen.

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

**Art. 4.23.** De Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole ervoor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast;

2° brengt de Scheepvaartcontrole binnen 24 uur na die beslissing de Europese Commissie op de hoogte van deze beslissing.

§ 4. 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.

§ 5. 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, le Contrôle de la navigation 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, le Contrôle de la navigation 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 MOU de Paris. À ces fins, les procédures définies à l'article 4.24 sont applicables.

§ 6. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, le Contrôle de la navigation 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.

§ 7. En cas d'immobilisation, le Contrôle de la navigation informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, le cas échéant, 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. Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave et répétée les prescriptions de la Convention MLC, y compris les droits des marins, ou en raison de conditions de vie et de travail à bord présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins, le Contrôle de la navigation le notifie immédiatement à l'État du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande à l'État du pavillon de répondre dans un délai donné. Le Contrôle de la navigation informe aussi immédiatement les organisations d'armateurs et de marins concernées de l'État du port dans lequel l'inspection a été effectuée.

§ 8. Le présent chapitre 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'État du port.

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

§ 10. Pour réduire l'encombrement du port, le Contrôle de la navigation 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.

Le Contrôle de la navigation coopère avec le service compétent de la Région compétente pour faciliter l'accueil des navires immobilisés.

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

**Art. 4.23.** Le Contrôle de la navigation 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° le Contrôle de la navigation veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient immédiatement modifiées en conséquence ;

2° le Contrôle de la navigation, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, en informe la Commission européenne.

**Art. 4.24.** § 1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 4.22, § 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole de bevoegde autoriteit van de Staat waar zich de reparatiewerf bevindt, alsmede de in artikel 4.22, § 6, vermelde partijen en alle andere betrokkenen instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

Wanneer de Scheepvaartcontrole een kennisgeving als bedoeld in het eerste lid ontvangt van een bevoegde autoriteit van een lidstaat, licht de Scheepvaartcontrole 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 EER wordt geweigerd aan schepen als bedoeld in § 1:

1° die uitvaren zonder te voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn door de Scheepvaartcontrole, of

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

De weigering blijft van kracht totdat de eigenaar of de exploitant ten genoegen van de Scheepvaartcontrole, 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole op voorwaarde dat de eigenaar, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de Scheepvaartcontrole afdoende maatregelen voor een veilige binnenkomst heeft genomen.

**Art. 4.25.** De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in bijlage XI vermelde kwalificaties en door het Directoraat gemachtigd zijn tot uitvoering van havenstaatcontroles.

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

De Scheepvaartcontrole, 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 in overeenstemming met 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, die wordt afgegeven door de Scheepvaartcontrole.

**Art. 4.24.** § 1<sup>er</sup>. Lorsque des anomalies visées à l'article 4.22, § 2, ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, le Contrôle de la navigation 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'État du pavillon et acceptées par le Contrôle de la navigation 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, le Contrôle de la navigation 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>, le Contrôle de la navigation donne notification à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'article 4.22, § 6, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

Lorsque le Contrôle de la navigation reçoit une notification telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> d'une autorité compétente d'un État membre, le Contrôle de la navigation informe l'autorité compétente des mesures prises.

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

1° sans se conformer aux conditions fixées par le Contrôle de la navigation; ou

2° en refusant de se conformer aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction du Contrôle de la navigation, 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 États membres.

Dans les cas visés au § 4, 2°, le Contrôle de la navigation alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États 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 le Contrôle de la navigation 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 du Contrôle de la navigation, 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. 4.25.** Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs qui satisfont aux critères de qualification fixés à l'annexe XI et qui sont autorisés par la Direction à agir dans le cadre du contrôle par l'État du port.

Lorsque le Contrôle de la navigation ne dispose pas des compétences professionnelles requises, l'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les compétences requises.

Le Contrôle de la navigation, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État 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 qui est conforme à 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'État du port, délivré par le Contrôle de la navigation.

Het Directoraat 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.

Het Directoraat ziet erop toe dat de inspecteurs worden bijgeschoold met betrekking tot de wijzigingen van het in de EER toegepaste havenstaatcontrolestelsel als vastgesteld in dit hoofdstuk en eventuele wijzigingen in de verdragen.

**Art. 4.26.** 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. 4.27.** De inspecteurs zorgen ervoor dat de gegevens in verband met inspecties die overeenkomstig dit hoofdstuk worden uitgevoerd, worden overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of de aanhouding is opgeheven.

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

**Art. 4.28.** De door de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging, zoals bedoeld in Boek 2, Titel 5, hoofdstuk 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, aangewezen instantie deelt de volgende in haar bezit zijnde informatie mee aan het Directoraat:

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. 4.29.** De aanhouding wordt pas opgeheven wanneer volledige betaling of een toereikende waarborg voor de verschuldigde retributies.

#### HOOFDSTUK 5.— *Scheepvaartcontrole*

**Art. 5.1.** Met de Scheepvaartcontrole wordt bedoeld, de Directeur-generaal van het Directoraat en de hiertoe door de Directeur-generaal aangeduide ambtenaren van het Directoraat.

**Art. 5.2.** Het Directoraat bezorgt de ambtenaren van de Scheepvaartcontrole, bedoeld in artikel 5.1 een legitimatiekaart die blijk geeft van hun hoedanigheid voor de uitoefening van hun bevoegdheden.

De legitimatiekaart wordt opgesteld overeenkomstig het model opgesteld door het Directoraat. De geldigheidsstermijn van de legitimatiekaart is maximaal vijf jaar en de uiterste geldigheidsdatum staat vermeld op de legitimatiekaart.

Wanneer de Directeur-generaal van het Directoraat of een aangeduide ambtenaar bedoeld in artikel 1 het Directoraat verlaat, maken deze automatisch geen deel meer uit van de scheepvaartcontrole.

#### HOOFDSTUK 6.— *Wijzigingsbepalingen*

**Art. 6.1.** In artikel 108 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, vervangen door het koninklijk besluit van 29 februari 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 2.1 wordt vervangen als volgt:

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

2° de bepaling onder 2.3 wordt vervangen als volgt:

“2.3 Het aanbieden of vervoeren van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm is verboden tenzij het geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.”;

3° de bepaling onder 3 wordt vervangen als volgt:

“3. Het aanbieden of vervoeren van gevaarlijke goederen in verpakte vorm moet voldoen aan de voorschriften van de IMDG-code.”.

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 par l'État du port, la Direction 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.

La Direction veille à ce que les inspecteurs reçoivent une formation appropriée concernant les changements apportés au système de contrôle par l'État du port appliqué dans l'EEE conformément au présent chapitre et aux modifications des conventions.

**Art. 4.26.** Les inspecteurs veillent à ce que les anomalies manifestes notifiées par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires désigné(e)s par les régions compétentes fassent l'objet d'une action de suivi appropriée et ils consignent le détail des mesures prises.

**Art. 4.27.** Les inspecteurs veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées en application du présent chapitre 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, le Contrôle de la navigation veille à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication.

**Art. 4.28.** L'autorité désignée par l'autorité nationale de sûreté maritime, telle que visée au Livre 2, Titre 5, chapitre 2 du Code belge de la Navigation, fournit à la Direction les informations suivantes dont elle dispose :

1° les informations concernant les navires qui ne satisfont pas aux dispositions en matière de notification visées dans le 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° les 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. 4.29.** L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des redevances dues.

#### CHAPITRE 5.— *Contrôle de la navigation*

**Art. 5.1.** Par Contrôle de la navigation, on entend le Directeur général de la Direction ainsi que les agents de la Direction désignés à cet effet par le Directeur général de la Direction.

**Art. 5.2.** La Direction fournit aux agents du Contrôle de la Navigation visé à l'article 5.1 une carte de légitimation qui justifie de leur qualité pour l'exercice de leurs compétences.

La carte de légitimation est établie conformément au modèle établi par la Direction. La durée de validité de la carte de légitimation est de cinq ans maximum et la date limite de validité est mentionnée sur la carte de légitimation.

Lorsque le Directeur général de la Direction ou un agent désigné visé à l'article 1<sup>er</sup> quitte la Direction, il ne fait automatiquement plus partie du Contrôle de la Navigation.

#### CHAPITRE 6.— *Dispositions modificatives*

**Art. 6.1.** Dans l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, remplacé par l'arrêté royal du 29 février 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 2.1 est remplacé par ce qui suit :

« 2.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent article s'applique aux marchandises dangereuses en colis présentées pour le transport ou transportées à bord de tous les navires auxquels s'applique la convention SOLAS et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500. » ;

2° le 2.3 est remplacé par ce qui suit :

« 2.3 La présentation ou le transport de marchandises dangereuses en colis est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent article. » ;

3° le 3 est remplacé par ce qui suit :

« 3. La présentation ou le transport de marchandises dangereuses en colis doit être conforme aux dispositions du code IMDG. ».

**Art. 6.2.** In artikel 1, paragraaf 4 van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten worden de woorden “koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole” vervangen door de woorden “hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving”.

**Art. 6.3.** In artikel 2 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° “het koninklijk besluit van 14 juli 2020”: het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving;”;

2° in de bepaling onder 13° worden de woorden “koninklijk besluit van 22 december 2010” vervangen door de woorden “hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020”.

**Art. 6.4.** In artikel 6 van hetzelfde besluit worden de woorden “koninklijk besluit van 22 december 2010” vervangen door de woorden “hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020”.

**Art. 6.5.** In artikel 9, eerste lid van hetzelfde besluit worden de woorden “overeenkomst artikel 25, § 2, van het koninklijk besluit van 22 december 2010” vervangen door de woorden “overeenkomstig hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020”.

**Art. 6.6.** In artikel 10, derde lid van hetzelfde besluit worden de woorden “koninklijk besluit van 22 december 2010” vervangen door de woorden “hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020”.

**Art. 6.7.** In artikel 3.80 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, worden de woorden “koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties” telkens vervangen door de woorden “hoofdstuk 3 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving”.

**Art. 6.8.** In artikel 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 2017 tot uitvoering van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten worden de woorden “voor zover hij geen andere administratieve geldboete heeft opgelegd aan de overtreder in het jaar voorafgaand aan het begaan van de inbreuk.” vervangen door “. De bevoegde autoriteit kan voorwaarden opleggen aan het verleende uitstel.”.

#### HOOFDSTUK 7.— *Opheffingsbepalingen*

**Art. 7.1.** Het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole, gewijzigd bij de besluiten van 21 juli 2014, 15 februari 2016, 11 augustus 2017 en 28 februari 2019 wordt opgeheven.

**Art. 7.2.** Het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties, gewijzigd bij de besluiten van 7 mei 2015 en 2 oktober 2015, wordt opgeheven.

**Art. 7.3.** Het koninklijk besluit van 15 juni 2011 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen, gewijzigd bij besluit van 7 mei 2015, wordt opgeheven.

**Art. 7.4.** Het koninklijk besluit van 6 april 2020 betreffende de gedeeltelijke inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt opgeheven.

#### HOOFDSTUK 8.— *Slotbepalingen*

**Art. 8.1.** De minister bevoegd voor Maritieme Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

**Art. 8.2.** Dit besluit treedt in werking op 1 september 2020.  
Brussel, 14 juli 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

**Art. 6.2.** Dans l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4 de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, les mots « de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port » sont remplacés par les mots « du chapitre 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation ».

**Art. 6.3.** Dans l'article 2 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° « l'arrêté royal du 14 juillet 2020 » : l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation ; » ;

2° au 13°, les mots « de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 » sont remplacés par les mots « du chapitre 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 ».

**Art. 6.4.** Dans l'article 6 du même arrêté, les mots « de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 » sont remplacés par les mots « du chapitre 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 ».

**Art. 6.5.** Dans l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les mots « conformément article 25, § 2, de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 » sont remplacés par les mots « conformément au chapitre 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 ».

**Art. 6.6.** Dans l'article 10, alinéa 3, du même arrêté, les mots « celui du 22 décembre 2010 » sont remplacés par les mots « le chapitre 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 ».

**Art. 6.7.** Dans l'article 3.80 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, les mots « à l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes » sont chaque fois remplacés par les mots « au chapitre 3 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation ».

**Art. 6.8.** Dans l'article 2 de l'arrêté royal du 15 mars 2017 portant exécution de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, les mots « pour autant qu'il n'ait pas infligé une autre amende administrative au contrevenant dans l'année qui précède la commission de l'infraction. » sont remplacés par les mots « . L'autorité compétente peut imposer des conditions au sursis accordé. ».

#### CHAPITRE 7.— *Dispositions abrogatoires*

**Art. 7.1.** L'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port, modifié par les arrêtés des 21 juillet 2014, 15 février 2016, 11 août 2017 et 28 février 2019, est abrogé.

**Art. 7.2.** L'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, modifié par les arrêtés des 7 mai 2015 et 2 octobre 2015, est abrogé.

**Art. 7.3.** L'arrêté royal du 15 juin 2011 concernant le respect des obligations de l'État du pavillon, modifié par l'arrêté du 7 mai 2015, est abrogé.

**Art. 7.4.** L'arrêté royal du 6 avril 2020 concernant l'entrée en vigueur partielle du Code belge de la Navigation est abrogé.

#### CHAPITRE 8.— *Dispositions finales*

**Art. 8.1.** Le ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

**Art. 8.2.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2020.  
Bruxelles, le 14 juillet 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

Bijlage I. — ELEMENTEN VAN HET COMMUNAUTAIRE SYSTEEM INZAKE HAVENSTAATINSPECTIE  
(bedoeld in artikel 4.4)

Het communautaire systeem inzake havenstaatinspectie 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 voltooid 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 een 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 erkende organisatie 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 maatschappij

i) Schepen van een maatschappij 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 maatschappij 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 erkende organisaties en van de maatschappijen.

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 Scheepvaartcontrole 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 effluënten;
  - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd, 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 hoofdstuk 4 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, daaronder begrepen een klacht aan wal, 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 Scheepvaartcontrole het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt;
- schepen die meer dan drie maanden geleden reeds eerder zijn aangehouden;
- schepen waarbij openstaande 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.
- schepen waarvoor een actieplan is overeengekomen om tekortkomingen als bedoeld in artikel 4.22, § 3, lid 2, weg te werken maar waarvan de uitvoering van dat plan niet door een inspecteur is geverifieerd.

## 3. SELECTIESYSTEEM

### 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 Scheepvaartcontrole 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 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.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE II. — ONTWERP VAN SCHEEPSRISICOPROFIELEN (bedoeld in artikel 4.9, lid 2)

				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			Chemicaliëntanker 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 EU		—	—		Ja
5	Maatschappij	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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER



Bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE III. — AANMELDING (bedoeld in artikel 4.8, eerste lid)

Informatie die moet worden verstrekt overeenkomstig artikel 4.8, 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 of ankerplaats 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE IV. — LIJST VAN CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN (bedoeld in artikel 4.12, lid 1)

1. Meetbrief (1969).
2. - veiligheidscertificaat voor passagiersschepen,  
- veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen,  
- uitrustingscertificaat voor vrachtschepen,  
- radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen,  
- certificaat van vrijstelling, inclusief, waar nodig, de vrachtlijst,  
- 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-Verdrag.
14. Medische certificaten (zie MLC-verdrag).
15. Tabel met de arbeidsorganisatie aan boord (zie MLC-Verdrag en STCW-Verdrag)
16. Register van de werk- en rusttijden van zeevarenden (zie MLC-Verdrag)
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-Verdrag, 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 hogesnelheidsschepen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsschepen.
22. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.
23. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen, waaronder beveiligingsoefeningen, 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.
  45. Maritiem arbeidscertificaat.
  46. Conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, deel I en deel II.
  47. Internationaal certificaat betreffende aangroeiwerende verfsystemen.
  48. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie.
  49. Een certificaat betreffende de inventaris van gevaarlijke materialen of een verklaring van overeenstemming, afhankelijk van hetgeen op grond van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG van toepassing is.
  50. Het internationaal certificaat inzake ballastwaterbeheer;
  51. Het ballastwaterjournaal
  52. Conformiteitsdocument afgegeven krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.]
- Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

#### FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

- Bijlage 5 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving
- BIJLAGE V. — NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN "GEGRONDE REDENEN"** (bedoeld in artikel 4.12, 3°, derde lid)
- A. Voorbeelden van gegronde redenen voor een meer 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-Verdrag 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

16. De op grond van MLC-Verdrag vereiste documenten worden niet overgelegd, worden niet bijgehouden of worden valselijk gehouden of de overgelegde documenten bevatten niet de op grond van het MLC-Verdrag vereiste informatie of zijn om een andere reden ongeldig.

17. De leef- en werkomstandigheden op het schip zijn niet in overeenstemming met de normen van MLC-Verdrag.

18. Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat het schip van vlag heeft gewisseld opdat MLC-Verdrag niet hoeft te worden nageleefd.

19. Er is een klacht ingediend dat de leef- en werkomstandigheden op het schip niet in overeenstemming met de normen van MLC-Verdrag zijn.

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 beveiligingsoefeningen 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 beveiligingsvoorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen.

1.7. Informatie van derde partijen zoals een rapport of klacht met informatie inzake beveiliging.

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 maatschappij dit certificaat heeft aangevraagd om na het verstrijken van het eerste tijdelijke certificaat niet volledig te hoeven voldoen aan SOLAS-Verdrag, 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 beveiliging bevoegde autoriteit daarvan onverwijld op de hoogte (tenzij de inspecteur ook naar behoren is gemachtigd tot het uitvoeren van beveiligingsinspecties). De voor beveiliging bevoegde autoriteit besluit vervolgens, rekening houdend met het beveiligingsniveau overeenkomstig Voorschrift nr. 9 van SOLAS-Verdrag, 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,

Ph. DE BACKER

Bijlage 6 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE VI. — PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN SCHEPEN (bedoeld in artikel 4.16, § 1)

Bijlage 1 " Havenstaatcontroleprocedures " 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 het MARPOL-Verdrag 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 het MARPOL-Verdrag).

---

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

---

Bijlage 7 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE VII. — UITGEBREIDE INSPECTIE VAN SCHEPEN (als bedoeld in artikel 4.14, § 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 4.14, § 3.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

---

Bijlage 8 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE VIII. — BEPALINGEN BETREFFENDE HET BESLUIT TOT WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS EN ANKERPLAATSEN IN DE GEMEENSCHAP (bedoeld in artikel 4.17)

1. Indien aan de in artikel 4.17, § 1, beschreven voorwaarden wordt voldaan, stelt de Scheepvaartcontrole, de kapitein van het schip er schriftelijk van in kennis dat een besluit tot weigering van toegang zal worden uitgevaardigd die onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven heeft verlaten. Het besluit tot weigering van toegang 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 Scheepvaartcontrole bezorgt ook een afschrift van het besluit tot 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 Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat de informatie betreffende het besluit tot weigering van toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.

3. Om het besluit tot weigering van toegang te laten intrekken moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de Scheepvaartcontrole als deze het besluit tot weigering van toegang 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 Scheepvaartcontrole een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.

4. Het verzoek om het besluit tot weigering van toegang in te trekken, 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 Scheepvaartcontrole een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.

5. Het besluit tot weigering van toegang kan slechts worden ingetrokken na afloop van de in artikel 4.17 bedoelde periode en na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven.

Indien de overeengekomen haven zich in België bevindt, kan de Scheepvaartcontrole op verzoek van de bevoegde autoriteit die het besluit tot weigering van toegang 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 het besluit tot weigering van toegang is ingetrokken.

6. Indien de aanhouding op grond waarvan een besluit tot weigering van toegang is uitgevaardigd onder meer gebaseerd is op structurele tekortkomingen aan het schip, kan de Scheepvaartcontrole als deze het besluit tot 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 Scheepvaartcontrole als deze het besluit tot weigering van toegang heeft opgelegd of, met diens toestemming, door de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming. De Scheepvaartcontrole kan een aankondiging tot 14 dagen voor de herinspectie vereisen. Ten genoegen van de Scheepvaartcontrole 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.

10. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie voldoen voor de Scheepvaartcontrole in overeenstemming met bijlage VII wordt het besluit tot weigering van toegang opgeheven en wordt de maatschappij van het schip daar schriftelijk van in kennis gesteld.

11. De Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

## FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 9 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

### BIJLAGE IX. — INSPECTIEVERSLAG (bedoeld in artikel 4.18)

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten:

#### I. Algemene punten

1. Inspecteur(s) 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. Brutotonnenmaat
9. Draagvermogen (voor zover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten 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 maatschappij 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 meer 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, meer 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 10 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE X. - CRITERIA VOOR DE AANHOUDING VAN EEN SCHIP (bedoeld in artikel 4.22, § 4)

#### 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 4.22, § 4).

*Wanneer de grond voor de aanhouding voortloeft 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-Verdrag 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole passende herstelmaatregelen worden getroffen, en tevens;*

*d) de Scheepvaartcontrole, 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 ontkenkend 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-Verdrag

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.
2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watremengsel 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-Verdrag, 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-Verdrag, 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. Werkingssfeer 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 dienstruimten 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 ladingedeelte niet bruikbaar.
9. Niet werkende drukalarmen voor ladingtanks.
10. Het gasdetectie-apparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken.
11. Vervoer zonder geldig inhibitor-certificaat van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan.

#### 3.5. Werkingssfeer van het LL-Verdrag

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. Werkingssfeer van MARPOL-Verdrag, bijlage I

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

2. Overblijvende capaciteit van de 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-Verdrag.

#### 3.7. Werkingssfeer van MARPOL-Verdrag, 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 zonder een daartoe op passende wijze aangepast certificaat.
5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

#### 3.8. Werkingssfeer van MARPOL-Verdrag, 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-Verdrag en Richtlijn 2008/106/EG

1. Zeevarenden die niet beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs, een geschikt vaarbevoegdheidsbewijs, die geen geldige vrijstelling hebben of geen schriftelijk bewijs kunnen 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 MLC-Verdrag

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.
  8. De omstandigheden aan boord vormen een duidelijk gevaar voor de veiligheid, gezondheid of bescherming van zeevarenden.
  9. De tekortkoming vormt een ernstige of herhaalde inbreuk op de voorschriften van MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van zeevarenden met betrekking tot de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden op het schip, zoals bepaald in het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid van het schip.
  - 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

### FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

---

Bijlage 11 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

#### BIJLAGE XI. — MINIMUMEISEN VOOR INSPECTEURS (bedoeld in artikel 4.25, 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 het Directoraat 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 dekdiens, respectievelijk de machinekamerdiens, 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 dekdiens, respectievelijk de machinekamerdiens 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 erkend indien zij op 23 april 2009 in dienst waren van het Directoraat in het kader van havenstaatcontrole.

7. Wanneer havenstaatcontrole-inspecteurs inspecties, als bedoeld in artikel 4.16, § 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 beveiliging. Daartoe behoren in principe:

- a) een goed inzicht in maritieme beveiliging 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 te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Bijlage 12 bij het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving

BIJLAGE XII. — INSPECTIES VAN RO-RO-PASSAGIERSSCHEPEN EN HOGESNELHEIDSPASSAGIERSSCHEPEN  
OP EEN GEREDELDE DIENST

1.1. Voordat een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersschip wordt ingezet op een geregelde dienst die onder dit besluit valt, voert de Scheepvaartcontrole een inspectie uit overeenkomstig artikel 3, § 1, van koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten, om ervoor te zorgen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip voldoet aan de voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.

1.2. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip op een geregelde dienst wordt ingezet, kan de Scheepvaartcontrole rekening houden met inspecties die een andere lidstaat in de afgelopen acht maanden met betrekking tot dat ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip heeft uitgevoerd ten behoeve van een andere onder dit besluit vallende geregelde dienst, mits de Scheepvaartcontrole in elk geval van oordeel is dat die eerdere inspecties relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden en dat tijdens die inspecties aan de noodzakelijke voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst was voldaan. De in punt 1.1 bedoelde inspecties hoeven niet te worden toegepast vooraleer het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

1.3. Indien er door onvoorziene omstandigheden een dringende behoefte is om snel een vervangend ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip in te zetten om de continuïteit van de dienst te verzekeren en punt 1.2 niet toepassing is, kan de Scheepvaartcontrole toestemming geven om het passagiersschip of het vaartuig te gebruiken, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) Een visuele inspectie en documentencontrole leidt niet tot het vermoeden dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip niet voldoet aan de voorschriften voor een veilige exploitatie, en

b) De Scheepvaartcontrole verricht de inspectie binnen één maand als bedoeld in artikel 3, paragraaf 1 van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

2. De Scheepvaartcontrole verricht eenmaal per jaar, zij het niet eerder dan vier maanden en niet later dan acht maanden na de vorige inspectie:

a) Een inspectie, met inachtneming van de voorschriften van bijlage II van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten, en van Verordening (EU) nr. 428/2010 van de Commissie van 20 mei 2010 ter uitvoering van artikel 14 van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad wat uitgebreide inspectie van schepen betreft, voor zover van toepassing, en

b) Een inspectie tijdens een geregelde dienst. Die inspectie omvat de in bijlage III bij koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten, genoemde punten en, naargelang het professionele oordeel van de inspecteur, voldoende punten van de bijlagen I en II bij koninklijk besluit van 28 februari 2019 betreffende een inspectiesysteem voor de veilig exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten teneinde zich ervan te vergewissen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersschip nog steeds voldoet aan alle voorschriften voor een veilige exploitatie.

3. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersschip niet is geïnspecteerd in overeenstemming met punt 2, wordt het ro-ro-passagiersschip en hogesnelheidspassagiersschip als behorende tot prioriteitsklasse I beschouwd.

4. Een overeenkomstig punt 1.1 uitgevoerde inspectie wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van punt 2, a).

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

Annexe 1<sup>re</sup> à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE I<sup>re</sup>. — ÉLÉMENTS DU SYSTÈME COMMUNAUTAIRE D'INSPECTION PAR L'ÉTAT DU PORT (visés à l'article 4.4)

Le système communautaire d'inspection par l'État 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'État du pavillon en matière de contrôle

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

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

*iii) Les navires battant le pavillon d'un État 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 codes et procédures pour le système d'audit volontaire des États 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'État du port sont adoptées, l'État 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 MOU 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 MOU 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 MOU 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 MOU 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'État 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.

Le Contrôle de la navigation soumet 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 MOU 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 MOU 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 MOU 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 MOU 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 État 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 manœuvré 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 MOU de Paris ;
- les navires signalés par les pilotes ou les autorités ou organismes portuaires désignés par les services compétents de la région compétente comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour l'environnement ;
- les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 8 du chapitre 4 du présent arrêté, 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, y compris une plainte à terre, 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, à moins que le Contrôle de la navigation ne juge le rapport ou la plainte manifestement infondé(e) ;

- 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 ;
- les navires pour lesquels un plan d'action visant à rectifier les anomalies visées à l'article 4.22, § 3, alinéa 2, a été accepté mais à l'égard desquels la mise en œuvre de ce plan n'a pas été contrôlée par un inspecteur.

### 3. SYSTEME DE SELECTION

#### 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 le Contrôle de la navigation 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 2 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation  
ANNEXE II. — PROFIL DE RISQUE DES NAVIRES (visé à l'article 4.9, alinéa 2)

		Profil de risque					
		Navires à risque élevé (NRE)		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 Navire à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types		
2	Age du navire	Tous types > 12 ans	1		Tous âges		
3a	Pavillon	Listes noire, grise et blanche	Noir – Risque très 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	—	—	Élevé	
			Moyenne	—	—	—	
			Faible	Faible	2	—	
			Très Faible	Très Faible		—	
Paramètres historiques							
6	Nombres d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Sans objet	—	≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)		
7	Nombres d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1	Pas d'immobilisation		
<p>NRE 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 NRE ni NRF.</p>							

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 3 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE III. — NOTIFICATION (visé à l'article 4.8, alinéa 1<sup>er</sup>)

Informations à fournir en vertu de l'article 4.8, alinéa 1<sup>er</sup> :

*Les informations énumérées ci-dessous sont communiquées à l'autorité compétente désignée par 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 MOU de Paris.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 4 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE IV. — LISTE DES CERTIFICATS ET DES DOCUMENTS (visés à l'article 4.12, alinéa 1<sup>er</sup>)

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 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
14. Certificats médicaux (Convention MLC)
15. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (Convention MLC et Convention STCW)
16. Registre des heures de travail et de repos des marins (Convention MLC)
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 (Convention SOLAS, 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'État 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 vraciers
  39. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraciers
  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
  45. Certificat de travail maritime
  46. Déclaration de conformité du travail maritime, part I et part II
  47. Certificat international du système antisalissure
  48. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
  49. Certificat d'inventaire des matières dangereuses ou déclaration de conformité, le cas échéant, en vertu du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE
  50. Le certificat international de gestion des eaux de ballast
  51. Le registre des eaux de ballast
  52. Document de conformité délivré en vertu du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE
- Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 5 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE V. — EXEMPLES DE « MOTIFS ÉVIDENTS » (visés à l'article 4.12, 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.
  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.



16. Les documents exigés au titre de la Convention MLC ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la Convention MLC ou ne sont pas valables pour une autre raison.

17. Les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention MLC.

18. Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but de se soustraire au respect de la Convention MLC.

19. Une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention MLC.

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'État 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 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 qui sont nécessaires compte tenu du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS, 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Annexe 6 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE VI. — PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES (visées à l'article 4.16, § 1<sup>er</sup>)

Annexe 1<sup>re</sup> " Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port " du MOU de Paris, et instructions ci-après du MOU 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'État 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'État du port concernant les aspects liés à la sûreté),
- Instruction 38/2005/02 : Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État 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, 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État du port concernant la conformité à l'annexe VI de la convention MARPOL).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 7 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE VII. — INSPECTION RENFORCÉE DES NAVIRES (visée à l'article 4.14, § 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 4.14, § 3.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 8 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE VIII. — DISPOSITIONS CONCERNANT LE REFUS D'ACCÈS AUX PORTS ET MOUILLAGES DANS LA COMMUNAUTÉ (visées à l'article 4.17)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 4.17, § 1<sup>er</sup>, sont réunies, le Contrôle de la navigation 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. Le Contrôle de la navigation transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'État du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres États membres et aux autres signataires du MOU de Paris, à la Commission et au secrétariat du MOU de Paris. Le Contrôle de la navigation 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 au Contrôle de la navigation si elle a arrêté la mesure de refus d'accès. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'État du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'État du pavillon apporte au Contrôle de la navigation 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 au Contrôle de la navigation 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 4.17 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 en Belgique, le Contrôle de la navigation 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, le Contrôle de la navigation 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 le Contrôle de la navigation si elle a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement du Contrôle de la navigation. Le Contrôle de la navigation peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction du Contrôle de la navigation, 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 redevances liées à cette inspection renforcée sont supportées par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction au Contrôle de la navigation conformément à l'annexe VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en est informée par écrit.

11. Le Contrôle de la navigation informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, les autres signataires du MOU de Paris, la Commission et le secrétariat du MOU de Paris. Le Contrôle de la navigation 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 ou mouillages 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 9 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE IX. — RAPPORT D'INSPECTION (visé à l'article 4.18)

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

I. Informations générales

1. L'inspecteur 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'État du pavillon
13. Nom et adresse de la compagnie ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrètement 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation ?

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 10 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

### ANNEXE X. — CRITÈRES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES (visés à l'article 4.22, § 4)

#### INTRODUCTION

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

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 4.22, § 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 concernant la notification à l'administration de l'État 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 au Contrôle de la navigation des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'État du pavillon ;

c) que le navire fasse l'objet des mesures correctives appropriées, à la satisfaction du Contrôle de la navigation ;  
et

d) que le Contrôle de la navigation, 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 État 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

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.
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 MOU 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, 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

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 notoirement insuffisante.

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

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

5. Surcharge.

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

### 3.6. Domaines relevant de la convention MARPOL, annexe I<re

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.

### 3.7. Domaines relevant de la convention MARPOL, 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, 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 et de la Directive 2008/106/CE.

1. Les marins 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'État 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'État 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'État 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 marins 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 de la Convention MLC

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
3. Conditions d'hygiène déplorable à bord.
4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être 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.
8. Les conditions à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins.
9. La non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la Convention MLC, y compris les droits des marins, concernant les conditions de vie et de travail des marins à bord du navire, telles qu'elles sont spécifiées dans le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime du navire.

## 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 11 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE XI. — CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS (visés à l'article 4.25, 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'État 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 la Direction, 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'État 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'État du port sous la direction d'agents expérimentés chargés du contrôle par l'État 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'État du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé du contrôle par l'État 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 marins 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 la Direction dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port à la date du 23 avril 2009.

7. Lorsque, dans un État membre, les inspections visées à l'article 4.16, §§<usb>1<sup>er</sup> et 2, sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle par l'État 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 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER

Annexe 12 à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation

ANNEXE XII. — INSPECTION DES NAVIRES ROULIERS A PASSAGERS ET DES ENGIN A PASSAGERS A GRANDE VITESSE EN SERVICE REGULIER

1.1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par le présent arrêté, le Contrôle de la navigation procède à une inspection, conformément à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, afin de s'assurer que ce navire ou cet engin satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

1.2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, le Contrôle de la navigation peut tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre État membre sur ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par le présent arrêté, pour autant que le Contrôle de la navigation juge, dans chaque cas, que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites. Les inspections prévues au point 1.1 ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.

1.3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le point 1.2 n'est pas applicable, le Contrôle de la navigation peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

a) Une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et

b) Le Contrôle de la navigation effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection prévue à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse.

2. Le Contrôle de la navigation, une fois par an, mais au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection précédente :

a) Une inspection tenant compte des exigences de l'annexe II de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et du règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires, selon le cas ; et

b) Une inspection au cours d'un service régulier. Cette inspection couvre notamment les points énumérés à l'annexe III de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II de l'arrêté royal du 28 février 2019 relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse n'a pas été inspecté conformément au point 2, ce navire ou cet engin est considéré comme relevant de la « priorité I ».

4. Une inspection effectuée conformément au point 1.1 est considérée comme une inspection aux fins du point 2 a).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,  
Ph. DE BACKER