

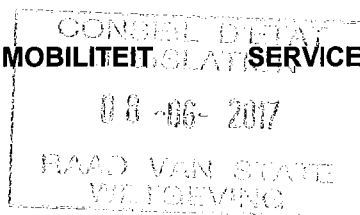
61650/14.

KONINKRIJK BELGIË

ROYAUME DE BELGIQUE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT
EN VERVOER

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET
TRANSPORTS



Koninklijk besluit ter uitvoering van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en ter wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

Arrêté royal portant exécution de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port

FILIP, Koning der Belgen,

PHILIPPE, Roi des Belges,

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

À tous, présents et à venir,
Salut.

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, de artikelen 4, 1°, j), 9, 30, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007, en 32;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, les articles 4, 1°, j), 9, 30, modifié par la loi du 22 janvier 2007, et 32 ;

Gelet op de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, de artikelen 6, gewijzigd bij de wet van 19 december 2006, en 7, derde lid;

Vu la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, les articles 6, modifié par la loi du 19 décembre 2006, et 7, alinéa 3 ;

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

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

Gelet op 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;

Vu 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 ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 14 maart 2017;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 14 mars 2017 ;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 24 april 2017;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 24 avril 2017 ;

Gelet op het advies _____ van de Raad van State gegeven op _____ met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Vu l'avis _____ du Conseil d'État, donné le _____, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Op voordracht van de Minister van Volksgezondheid en de Staatssecretaris van Noordzee,

Sur la proposition de la Ministre de la Santé publique et du Secrétaire d'État à la Mer du Nord,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Art. 1. Begripsomschrijvingen.

Voor de toepassing van dit besluit, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, wordt verstaan onder:

1° *Administratie van de vlaggenstaat*: de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen; Wat betreft drijvende platforms bestemd voor de exploratie en exploitatie van de zeebodem en de ondergrond daarvan, grenzend aan de kust, waarover de kuststaat soevereine rechten uitoefent ten behoeve van de exploratie en exploitatie van zijn natuurlijke rijkdommen, met inbegrip van drijvende opslageenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO's), is de Administratie de regering van de betrokken kuststaat;

2° *Directoraat*: het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° *Ballastwater*: water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord genomen wordt teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen;

4° *Ballastwaterbeheer*: de mechanische, fysische, chemische en biologische processen, hetzij afzonderlijk, hetzij gecombineerd, om de inname of lozing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen in het ballastwater en sedimenten te verwijderen, onschadelijk te maken of te vermijden;

5° *Certificaat*: het internationaal certificaat inzake ballastwaterbeheer;

6° *Comité*: het comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie;

7° *Verdrag*: het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004;

8° *Brutotonnenmaat*: de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften inzake tonnenmaatmetingen vervat in Bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk opvolgend verdrag;

9° *Schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen*: aquatische organismen of ziektekiemen die, indien zij in de zee, waaronder mede begrepen riviermonden/estuaria, of in zoetwaterstromen komen, een bedreiging kunnen vormen voor het milieu, de gezondheid van de

Art. 1^{er}. Définitions.

Pour l'application du présent arrêté, sauf disposition expresse contraire :

1° *Administration de l'État du pavillon* désigne les autorités compétentes de l'État sous l'autorité duquel le navire est autorisé à naviguer. Dans le cas des plates-formes flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles, y compris les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), l'Administration est le gouvernement de l'État côtier intéressé ;

2° *Direction* désigne la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;

3° *Eaux de ballast* désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes ;

4° *Gestion des eaux de ballast* désigne les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou visant à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments ;

5° *Certificat* désigne le certificat international de gestion des eaux de ballast ;

6° *Comité* désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation ;

7° *Convention* désigne la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 ;

8° *Jauge brute* désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait ;

9° *Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes* désigne les organismes aquatiques et les agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, porter

mens, goederen of hulpbronnen, de biologische diversiteit kunnen schaden of ten koste kunnen gaan van ander rechtmatig gebruik van deze gebieden;

10° *Organisatie*: de Internationale Maritieme Organisatie ;

11° *Secretaris-generaal* : de Secretaris-generaal van de Organisatie;

12° *Sedimenten*: alle bezinksels uit het ballastwater van een schip;

13° *Schip*: een vaartuig, ongeacht het type, dat zich bevindt in een aquatische omgeving, met inbegrip van afzinkbare vaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, drijvende platforms, drijvende opslageenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO's);

14° *Erkende organisatie* : een organisatie die erkend is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 en gemachtigd is overeenkomstig het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belast organisaties en voor desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;

15° *Verdragspartij*: Een staat die de in artikel 17, derde lid, van het Verdrag bedoelde akte heeft neergelegd bij de Secretaris-generaal.

Art. 2. Toepassing

§ 1. Dit besluit is, tenzij het uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op:

1° schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren;

2° schepen die niet gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, maar die varen onder Belgisch gezag.

§ 2. Dit besluit is niet van toepassing op:

1° schepen die niet ontworpen of gebouwd zijn voor het vervoer, opnemen en lozen van ballastwater;

2° schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die uitsluitend varen in de wateren onder de Belgische jurisdictie, tenzij de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar bepaalt dat het lozen van ballastwater door die schepen ten koste gaat van of schade veroorzaakt aan het milieu, de gezondheid van de mens, de goederen of hulpbronnen op het Belgische grondgebied of dat van andere aangrenzende of andere Staten;

3° Schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die uitsluitend varen in de wateren onder

atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux ;

10° *Organisation* désigne l'Organisation maritime internationale ;

11° *Secrétaire général* désigne le Secrétaire général de l'Organisation ;

12° *Sédiments* désigne toutes les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire ;

13° *Navire* désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) ;

14° *Organisme reconnu* désigne un organisme qui a été reconnu conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 et autorisé conformément 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 ;

15° *Partie* désigne un État ayant déposé auprès du Secrétaire général l'acte visé à l'article 17, troisième paragraphe de la Convention.

Art. 2. Application

§ 1^{er}. Sauf disposition expresse contraire, le présent arrêté s'applique :

1° aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon belge ;

2° aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon belge, mais qui sont exploités sous l'autorité de la Belgique.

§ 2. Le présent arrêté ne s'applique pas :

1° aux navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter, prendre et décharger des eaux de ballast ;

2° aux navires autorisés à battre le pavillon belge et qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction belge, à moins que l'agent chargé du contrôle de la navigation ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

3° aux navires autorisés à battre le pavillon belge et qui sont exploités uniquement dans les eaux

de jurisdictie van een andere Verdragspartij en ten behoeve waarvan laatstbedoelde Verdragspartij een vrijstelling heeft gegeven.

4° Schepen die gerechtigd zijn de vlag van een andere Verdragspartij te voeren en die uitsluitend varen in wateren onder Belgische jurisdictie en ten behoeve waarvan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar een vrijstelling heeft gegeven. Geen enkele met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar verleent een vrijstelling indien dit ten koste zou gaan van of schade zou veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere Staten. Elke met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die geen vrijstelling verleent, stelt de administratie van de vlaggenstaat van het desbetreffende schip ervan in kennis dat het Verdrag van toepassing is op dat schip.

5° Schepen die uitsluitend varen in de wateren onder de jurisdictie van België en op volle zee, met uitzondering van schepen waarvoor geen vrijstelling is verleend uit hoofde van de bepaling onder 3°, tenzij de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar bepaalt dat het lozen van ballastwater door die schepen ten koste zou gaan van of schade zou veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere Staten;

6° oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een Staat, en, die op het beschouwde tijdstip alleen voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt. Deze schepen doen al het mogelijke om te opereren op een wijze die, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, verenigbaar is met dit besluit/deze wet; en

7° permanent ballastwater in verzegelde tanks op schepen dat niet geloosd wordt.

§ 3. Ten aanzien van schepen van Staten die geen Verdragspartij zijn, past de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar de vereisten van dit besluit toe teneinde te waarborgen dat dergelijke schepen niet gunstiger behandeld worden.

Art. 3. Controle op de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het ballastwater en de sedimenten van schepen

De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren zien er op toe dat schepen waarop dit besluit van toepassing is, voldoen aan de vereisten vervat in dit besluit met inbegrip van de toepasselijke normen en vereisten in de bijlage van dit besluit. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing

relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette exclusion soit autorisée par cette dernière Partie ;

4° aux navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie et qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction belge, à condition que cette exclusion soit autorisée par l'agent chargé du contrôle de la navigation. Aucun agent chargé du contrôle de la navigation n'accorde une autorisation si cela risque de porter atteinte ou nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États. Tout agent chargé du contrôle de la navigation qui refuse d'accorder une telle autorisation doit notifier à l'Administration de l'État du pavillon du navire intéressé que la Convention s'applique au navire en question ;

5° aux navires qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de la Belgique et en haute mer, à l'exception de ceux auxquels une autorisation visée sous 3° n'a pas été accordée, à moins que l'agent chargé du contrôle de la navigation ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

6° aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Ces navires font tout ce qui est possible pour agir d'une manière compatible avec le présent arrêté/la présente loi, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique ; et

7° aux eaux de ballast permanentes dans des citernes scellées à bord des navires, qui ne font pas l'objet d'un rejet.

§ 3. Dans le cas des navires d'États non Parties à la Convention, l'agent chargé du contrôle de la navigation applique les prescriptions du présent arrêté pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Art. 3. Contrôle du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires

Les agents chargés du contrôle de la navigation veillent à ce que les navires auxquels le présent arrêté s'applique respectent les prescriptions du présent arrêté, y compris les normes et prescriptions applicables de l'Annexe au présent arrêté. Sauf disposition expresse contraire, un renvoi au présent arrêté constitue également un renvoi à l'annexe au présent arrêté.

naar dit besluit tevens een verwijzing naar de bijlage bij dit besluit.

In overeenstemming met de omstandigheden en mogelijkheden en met de aan de gewesten toegekende bevoegdheden worden een nationaal beleid, nationale strategieën of programma's voor ballastwaterbeheer in de havens en wateren onder Belgische rechtsmacht die beantwoorden aan en bevorderlijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag ontwikkeld.

Art. 4. Schouwing en certificatie

Schepen worden geschouwd en gecertificeerd in overeenstemming met de vereisten in de bijlage bij dit besluit. Al het mogelijke dient in het werk te worden gesteld om te voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

Art. 5. Retributies

De retributies die kunnen worden geïnd uit hoofde van de schouwing van een schip, alsmede van elke tussenkomst, waaronder de afgifte van het certificaat bedoeld in artikel 1, 5° van dit besluit, uitgevoerd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren in het kader van de functies die hem of haar door dit besluit zijn opgelegd, bedragen 122 euro per uur.

Indien een bezoek van een schip buiten België noodzakelijk blijkt te zijn, komen de reis- en verblijfkosten van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die deze uitvoeren, ten laste van de reder.

De bedragen van de retributies bedoeld in het eerste lid worden jaarlijks op 1 januari aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex op basis van de volgende formule: het basisbedrag zoals vastgesteld in het eerste lid vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de retributie wordt aangepast. Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van januari 2017. Het verkregen resultaat wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

De retributie bedoeld in het eerste lid en de reis- en verblijfkosten bedoeld in het tweede lid zijn verschuldigd door de reder.

De retributie bedoeld in het eerste lid en de reis- en verblijfkosten bedoeld in het tweede lid worden betaald volgens de instructies van het Directoraat.

Art. 6. Overtredingen

Iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een overtreding of een ernstig

Compte dûment tenu des conditions particulières et des moyens disponibles et des compétences attribuées aux régions, des politiques, stratégies ou programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast dans les ports et les eaux relevant de la juridiction belge, qui concordent avec les objectifs de la Convention et en favorisent la réalisation, sont développés.

Art. 4. Visites et délivrance de certificats

Les navires font l'objet de visites et sont certifiés conformément aux règles de l'annexe au présent arrêté. Tous les efforts possibles doivent être déployés pour éviter qu'un navire soit inutilement retenu ou retardé.

Art. 5. Rétributions

Les rétributions qui peuvent être encaissées du chef de la visite d'un navire ainsi que de toute intervention, y compris la délivrance du certificat visé à l'article 1^{er}, 5° du présent arrêté, réalisée par les agents chargés du contrôle de la navigation dans le cadre des fonctions qui leur ont été imposées par le présent arrêté s'élèvent à 122 euros par heure.

Si une visite d'un navire en dehors de la Belgique s'avère nécessaire, les frais de voyage et de séjour des agents chargés du contrôle de la navigation qui réalisent la visite sont à charge de la compagnie.

Les montants des rétributions visées à l'alinéa 1^{er} sont adaptés au 1^{er} janvier de chaque année à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base fixé à l'alinéa 1^{er}, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle le montant de la rétribution sera adapté. L'indice de départ est l'indice santé du mois de janvier 2017. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Il est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

La rétribution visée à l'alinéa 1^{er} et les frais de voyage et de séjour visés à l'alinéa 2 sont dus par la compagnie.

La rétribution visée à l'alinéa 1^{er} et les frais de voyage et de séjour visés à l'alinéa 2 sont payés conformément aux instructions de la Direction.

Art. 6. Infractions

Toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'une infraction ou d'une

vermoeden van overtreding op de bepalingen van dit besluit, meldt dit onverwijld aan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar.

Indien de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar in kennis wordt gesteld van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding op de vereisten van het Verdrag van een schip onder vreemde vlag dan meldt deze de inbreuk aan de Administratie van de vlaggenstaat van het schip dat de inbreuk of vermeende inbreuk heeft gepleegd. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld verschaft aan de Administratie van de vlaggenstaat van het betrokken schip onder vreemde vlag de informatie en het bewijsmateriaal waarover ze beschikt die erop wijzen dat een overtreding heeft plaatsgevonden.

Indien de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld in kennis wordt gesteld van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding van een schip op de vereisten in het Verdrag of dit besluit, ongeacht de plaats waar de overtreding plaatsvindt, onderzoekt de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar de zaak en kan zij om aanvullend bewijs over de vermeende overtreding verzoeken. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar stelt de Verdragspartij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd alsmede de Organisatie onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen. Indien de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar binnen 1 jaar na ontvangst van de informatie geen maatregelen heeft getroffen stelt zij de Verdragspartij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd daarvan in kennis.

Art. 7. Inspectie van schepen

De inspecties op schepen onder vreemde vlag op de naleving van het Verdrag worden verricht overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

Art. 8. Model IOPP certificaat

Het model van het internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie (IOPP), zoals bedoeld in Bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (MARPOL) wordt vastgesteld volgens het model opgenomen in Bijlage I, Aanhangsel II van MARPOL.

Art. 9. Model oliejournaal

Het model van het oliejournaal, zoals bedoeld in Bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (MARPOL) wordt vastgesteld volgens het model opgenomen in het Internationaal Verdrag ter

présomption sérieuse d'infraction aux dispositions du présent arrêté en informe sans délai l'agent chargé du contrôle de la navigation.

Si l'agent chargé du contrôle de la navigation est informé d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux prescriptions de la Convention par un navire battant pavillon étranger, il signale cette infraction à l'Administration de l'État du pavillon du navire qui a commis l'infraction ou l'infraction alléguée. L'agent chargé du contrôle de la navigation qui a été désigné à cet effet fournit à l'Administration de l'État du pavillon du navire en question battant pavillon étranger les informations et les preuves dont il dispose et qui attestent qu'il y a eu infraction.

Si l'agent chargé du contrôle de la navigation qui a été désigné à cet effet est informé d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux prescriptions de la Convention ou du présent arrêté par un navire, où qu'elle soit commise, il effectue une enquête et peut demander des preuves supplémentaires de l'infraction alléguée. L'agent chargé du contrôle de la navigation informe sans délai la Partie qui a signalé l'infraction alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'agent chargé du contrôle de la navigation n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, il en informe la Partie qui a signalé l'infraction alléguée.

Art. 7. Inspection des navires

Les inspections de navires battant pavillon étranger pour contrôler le respect de la Convention sont réalisées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port.

Art. 8. Modèle certificat IOPP

Le modèle de certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP), visé à l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole de 1978 (MARPOL) est établi conformément au modèle figurant à l'Annexe I, Appendice II de MARPOL.

Art. 9. Modèle registre des hydrocarbures

Le modèle de registre des hydrocarbures, visé à l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole de 1978 (MARPOL) est établi conformément au modèle figurant à l'Annexe I, Appendice III de MARPOL.

voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (MARPOL) Bijlage I, Aanhangsel III.

Art. 10. Wijziging koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole, gewijzigd bij koninklijk besluit van 21 juli 2014, wordt aangevuld als volgt:

"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".

Art. 11. Artikel 2, 1°, van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de bepaling onder I), luidende; " het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen van 2004 (BWM 2004) ;".

Art. 12. In hetzelfde besluit wordt een artikel 12/1 in gevoegd, luidende:

"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 Organisatie. 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 ballastwaterjournaal 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 ballastwaterjournaal en het maken van een gewaarmerkt afschrift dienen zo spoedig mogelijk plaats te vinden zonder te leiden tot onnodige vertraging van het schip."

Art. 13. In hetzelfde besluit wordt een artikel 16/1 in gevoegd, luidende:

"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

Art. 10. Modification de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port

L'article 1^{er}, de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port, modifié par l'arrêté royal du 21 juillet 2014, est complété par ce qui suit :

« et modifié par 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. ».

Art. 11. L'article 2, 1° du même arrêté est complété par la disposition sous I), rédigée comme suit : « la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 (BWM 2004) ; ».

Art. 12. Dans le même arrêté, il est inséré un article 12/1 rédigé comme suit :

« 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'Organisation. 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. 13. Dans le même arrêté, il est inséré un article 16/1 rédigé comme suit :

« Dans le cas des navires qui ne se sont pas conformés aux exigences en matière de surveillance et de déclaration conforme 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, l'agent chargé du

de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar een verwijderingsbevel afgeven dat zal worden gemeld aan de Europese Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten van de Europese Unie en de betrokken vlaggenstaat. Indien nodig, zal dit eveneens aan het betrokken gewest worden gemeld.

Indien een andere lidstaat van de Europese Unie een verwijderingsbevel afgeeft, zal de toegang tot een Belgische haven voor het betrokken schip geweigerd worden, totdat de rederij 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 met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar (in geval het schip de Belgische vlag voert) of de bevoegde nationale autoriteit van de lidstaat van de Europese Unie 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 rederij, scheepseigenaar of de exploitant van een schip of zijn vertegenwoordiger in de lidstaten van de Europese Unie kan beroep aantekenen tegen een verwijderingsbevel overeenkomstig het eerste lid bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en wordt daarover naar behoren geïnformeerd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar.”.

Art. 14. Bijlage IV van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de bepalingen onder 50, 51 en 52;

“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.

Art. 15. Dit besluit treedt in werking op 8 september 2017.

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'Union européenne et à l'État du pavillon concerné. Le cas échéant, la région concernée sera également notifiée.

Si un autre État membre de l'Union européenne 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 à l'agent chargé du contrôle de la navigation (en ce qui concerne un navire battant pavillon belge) ou à l'autorité nationale compétente 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'Union européenne dispose du droit à un recours contre une décision d'expulsion au Conseil d'Enquête Maritime conforme article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et en est correctement informé par l'agent chargé du contrôle de la navigation. ».

Art. 14. L'annexe IV du même arrêté est complétée par les dispositions sous 50, 51 en 52 ;

« 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. ».

Art. 15. Le présent arrêté entre en vigueur le 8 septembre 2017.

Art. 16. De minister bevoegd voor Maritieme Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

.....,

Art. 16. Le ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

....., le

Van Koningswege:
De Minister van Volksgezondheid

Par le Roi :
La Ministre de la Santé publique

Maggie DE BLOCK
De Staatssecretaris voor de Noordzee

Maggie DE BLOCK
Le Secrétaire d'État à la Mer du Nord

Philippe DE BACKER

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. De Backer', written over a horizontal line.

Philippe DE BACKER

Bijlage bij het koninklijk besluit van ... ter uitvoering van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en ter wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

VOORSCHRIFTEN VOOR CONTROLE EN BEHEER VAN BALLASTWATER EN SEDIMENTEN VAN SCHEPEN

AFDELING A - ALGEMENE BEPALINGEN
Voorschrift A-1. Begripsomschrijvingen
Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:
1. <i>Verjaardatum</i> : de dag en maand van elk jaar overeenkomend met de datum waarop het certificaat verloopt;
2. <i>Ballastwatercapaciteit</i> : de totale inhoud van alle tanks, ruimten of compartimenten van een schip die worden gebruikt voor het vervoeren, innemen of lozen van ballastwater, met inbegrip van multifunctionele tanks, ruimten of compartimenten die zijn ontworpen om het vervoer van ballastwater mogelijk te maken;
3. <i>Reder</i> : de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de scheepsuitbater, of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid over de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die door de Internationale veiligheidsmanagementcode (ISM code) worden opgelegd, over te nemen;
4. <i>Gebouwd</i> : gebouwd betekent met betrekking tot een schip een stadium in de bouw waarin:
a) de kiel is gelegd; of
b) de bouw specifiek voor een bepaald schip aanvangt; of
c) is aangevangen met de montage van dat schip, dat tenminste 50 ton of 1 percent van de geschatte massa van alle bouw materiaal omvat, naar gelang van welke van beide het minst is; of
d) het schip een belangrijke verbouwing ondergaat.
5. <i>Belangrijke verbouwing</i> : de verbouwing van een schip:
a) waarbij de ballastwatercapaciteit met 15 percent of meer wordt gewijzigd; of
b) waarbij het scheepstype verandert; of
c) waarbij, naar het oordeel van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, beoogd wordt de levensduur met tenminste tien jaar te verlengen; of
d) die leidt tot veranderingen in het ballastwatersysteem van een schip anders dan vervanging van onderdelen met soortgelijke onderdelen. Verbouwing van een schip teneinde te voldoen aan de bepalingen van voorschrift D-1 wordt voor de toepassing van deze bijlage niet aangemerkt als een belangrijke verbouwing.
6. <i>Van het dichtstbijzijnde land</i> : van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit besluit "van het dichtstbijzijnde land" onder de noordoostkust van Australië betekent: van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op 11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte, vandaar naar volgende punten:
op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte
op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte
op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte
op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte
op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte
op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte
op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte
op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte
op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte
en vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;
7. <i>Actieve stof</i> : een stof of organisme, met inbegrip van virussen of schimmels, dat een algemeen of specifiek effect heeft op schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen.
Voorschrift A-2. Algemene toepasbaarheid

Tenzij uitdrukkelijk anders voorzien, mag het lozen van ballastwater alleen geschieden in het kader van ballastwaterbeheer in overeenstemming met de bepalingen van deze bijlage.
Voorschrift A-3. Uitzonderingen
De vereisten van voorschrift B-3 of maatregelen genomen uit hoofde van afdeling C zijn niet van toepassing op:
1. het innemen of lozen van ballastwater en sedimenten ten behoeve van de waarborging van de veiligheid van een schip in noodsituaties of voor het redden van mensenlevens op zee; of
2. de onbedoelde lozing of inname van ballastwater en sedimenten als gevolg van beschadiging van een schip of zijn uitrusting:
a) mits voor en na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de schade of de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
b) tenzij de eigenaar, reder of de verantwoordelijke officier de schade opzettelijk of door roekeloosheid veroorzaakt heeft;
3. het innemen en lozen van ballastwater en sedimenten wanneer dit geschiedt teneinde voorvallen van verontreiniging door het schip te voorkomen of tot een minimum te beperken; of
4. het innemen en vervolgens lozen op volle zee van datzelfde ballastwater en dezelfde sedimenten; of
5. het lozen van ballastwater en sedimenten door een schip op dezelfde locatie waar dat ballastwater en die sedimenten geheel van afkomstig zijn en mits er geen vermenging met onbeheerd ballastwater uit andere gebieden heeft plaatsgevonden. Indien vermenging heeft plaatsgevonden, valt het ballastwater afkomstig van andere gebieden onder ballastwaterbeheer in overeenstemming met deze bijlage.
Voorschrift A-4. Vrijstellingen
1. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren kunnen in de wateren onder de Belgische jurisdictie naast de vrijstellingen vervat in dit besluit tevens een vrijstelling verlenen van de vereisten voor de toepassing van voorschriften B-3 of C-1, evenwel uitsluitend indien deze:
a) worden verleend aan een schip of aan schepen op reis tussen aangegeven havens of locaties; of aan een schip dat uitsluitend vaart tussen aangegeven havens of locaties;
b) gelden voor een termijn van ten hoogste vijf jaar, onder voorbehoud van tussentijdse herziening;
c) zijn verleend aan schepen die geen ballastwater of sedimenten vermengen anders dan tussen de havens of locaties omschreven in het eerste punt, 1); en
d) zijn verleend op grond van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie.
2. Vrijstellingen verleend uit hoofde van het eerste punt worden pas van kracht na mededeling aan de Organisatie en toezending van de desbetreffende informatie aan de Verdragspartijen.
3. Vrijstellingen verleend uit hoofde van dit voorschrift mogen niet ten koste gaan van of leiden tot schade aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen in aangrenzende of andere Staten. Een Staat die naar het oordeel van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar nadelige gevolgen kan ondervinden wordt geraadpleegd teneinde gesignaleerde problemen te verhelpen.
4. Vrijstellingen verleend uit hoofde van dit voorschrift worden vastgelegd in het ballastwaterjournaal.
Voorschrift A-5. Naleving van gelijkwaardige voorschriften
Of een pleziervaartuig dat uitsluitend wordt gebruikt voor recreatie of wedstrijden of vaartuigen die primair worden gebruikt ten behoeve van opsporing en redding, met een totale lengte van ten hoogste 50 meter en een ballastwatercapaciteit van ten hoogste 8 kubieke meter, voldoet aan voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die in deze bijlage, wordt vastgesteld door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, waarbij rekening wordt gehouden met door de Organisatie opgestelde toepasselijke richtsnoeren.
AFDELING B – VEREISTEN VOOR SCHEPEN TEN AANZIEN VAN BEHEER EN CONTROLE
Voorschrift B-1. Ballastwaterbeheerplan

Aan boord van elk schip dient een ballastwaterbeheerplan te zijn en te worden geïmplementeerd. Een dergelijk plan moet worden goedgekeurd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie. Elk schip heeft een eigen ballastwaterbeheerplan, dat tenminste:
1. gedetailleerde veiligheidsprocedures voor schip en bemanning bevat met betrekking tot het ballastwaterbeheer zoals vereist door dit besluit;
2. voorziet in een gedetailleerde beschrijving van de te treffen maatregelen om het ballastwaterbeheerplan te implementeren alsmede aanvullende praktijken voor ballastwaterbeheer zoals vervat in dit besluit;
3. details dient te vermelden van de procedures voor het verwijderen van sedimenten:
a) op zee; en
b) aan de wal;
4. de procedures bevat voor de afstemming van ballastwaterbeheer aan boord inzake het lozen op zee, met de autoriteiten van de Staat in de wateren waarvan de lozing zal plaatsvinden;
5. de officier aan boord aanwijst die verantwoordelijk is voor het waarborgen dat het plan naar behoren wordt geïmplementeerd;
6. de meldingsvereisten bevat voor de schepen voorzien in dit besluit; en
7. opgesteld is in de werktal van het schip. Ingeval de gebruikte taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal dient een vertaling in één van deze talen te zijn opgenomen.
Voorschrift B-2. Ballastwaterjournaal
1. Aan boord van ieder schip dient een ballastwaterjournaal te zijn dat een elektronisch bestand kan zijn of opgenomen kan zijn in een ander journaal of systeem en tenminste de in aanhangsel II omschreven informatie bevat.
2. De vermeldingen in het ballastwaterjournaal dienen tenminste twee jaar nadat de laatste vermelding heeft plaatsgevonden aan boord te blijven en daarna tenminste gedurende drie jaar onder de bevoegdheid blijven van de reder.
3. Lozingen van ballastwater uit hoofde van de voorschriften A-3, A-4 of B-3.6 of in het geval van andere onbedoelde of uitzonderlijke lozingen van ballastwater waarvoor uit hoofde van dit besluit geen vrijstelling geldt, worden genoteerd in het ballastwaterjournaal waarbij de omstandigheden en de reden voor de lozing worden beschreven.
4. Het ballastwaterjournaal dient onmiddellijk beschikbaar te zijn voor inzage op alle redelijke momenten, en in het geval van een onbemand schip op sleep kan het aan boord van de sleepboot worden bewaard.
5. Elke ballastwateroperatie dient onverwijld en volledig in het ballastwaterjournaal te worden genoteerd. Elke vermelding dient te worden ondertekend door de voor de desbetreffende operatie verantwoordelijke officier en elke ingevulde pagina dient te worden ondertekend door de kapitein. De vermeldingen in het ballastwaterjournaal dienen te worden opgesteld in de werktal van het schip. Ingeval die taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal dienen de vermeldingen te zijn voorzien van een vertaling in één van deze talen. Wanneer de vermeldingen zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
Voorschrift B-3. Ballastwaterbeheer door schepen
1. Op schepen gebouwd voor 2009:
a) met een ballastwatercapaciteit van 1500 tot en met 5000 kubieke meter, dient het ballastwater tot de herschouwing zoals beschreven in punt 9 te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-1 of in voorschrift D-2 en nadien tenminste aan de normen beschreven in voorschrift D-2;
b) met een ballastwatercapaciteit van minder dan 1500 of meer dan 5000 kubieke meter, dient het ballastwater tot de herschouwing zoals beschreven in punt 9 te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-1 of in voorschrift D-2 en nadien tenminste aan de normen beschreven in voorschrift D-2.
2. Op schepen gebouwd in of na 2009 en voor de datum van inwerkingtreding van het Verdrag met een ballastwatercapaciteit van minder dan 5000 kubieke meter dient het ballastwater te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-2 vanaf de datum van de herschouwing zoals beschreven in punt 9.

3. Op schepen gebouwd in of na 2009, maar voor 2012, met een ballastwatercapaciteit van 5000 kubieke meter of meer dient het ballastwater te worden beheerd in overeenstemming met het eerste punt, b).
4. Op schepen gebouwd in of na 2012 en voor de datum van inwerkingtreding van het Verdrag met een ballastwatercapaciteit van 5000 kubieke meter of meer dient het ballastwater te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-2 vanaf de datum van de herschouwing zoals beschreven in punt 9.
5. Op schepen gebouwd op of na de datum van inwerkingtreding van het Verdrag, dient het ballastwater te worden beheerd op een wijze die tenminste voldoet aan de normen beschreven in voorschrift D-2.
6. De vereisten van dit voorschrift zijn niet van toepassing op schepen die ballastwater lozen bij een ontvangstinrichting die op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie zijn ontworpen.
7. Andere methoden voor ballastwaterbeheer kunnen worden aanvaard als alternatief voor de vereisten beschreven in het eerste tot en met het vijfde punt, mits deze methoden tenminste dezelfde mate van bescherming van het milieu, de gezondheid van de mens, van goederen of hulpbronnen waarborgen en deze in beginsel zijn goedgekeurd door de Comité.
8. Schepen die onder punt 2 of punt 4 vallen, dienen te voldoen aan ofwel de normen beschreven in voorschrift D-1 of voorschrift D-2, totdat deze schepen moeten voldoen aan de normen beschreven in voorschrift D-2.
9. Niettegenstaande voorschrift E-1, eerste punt, b), zal de datum van de herschouwing zoals beschreven in het eerste punt, a) en b), het tweede en het vierde punt, bepaald worden door het Comité.
Voorschrift B-4. Wisseling van ballastwater
1. Schepen die ballastwater wisselen teneinde te voldoen aan de normen in voorschrift D-1, dienen: a) het ballastwater waar mogelijk te wisselen tenminste op 200 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van tenminste 200 meter op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie; b) in gevallen waarin het schip geen ballastwater kan wisselen in overeenstemming met het eerste punt, a), dient dit te geschieden op basis van de toepasselijke richtsnoeren beschreven in het eerste punt, a), en zo ver mogelijk verwijderd van het dichtstbijzijnde land, en in alle gevallen tenminste 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van tenminste 200 meter.
2. In zeegebieden op een afstand van het dichtstbijzijnde land of met een diepte die niet overeenkomen met de parameters omschreven in het eerste punt, a) of b), kan het Directoraat in overleg met aangrenzende of andere Staten, naar gelang hetgeen van toepassing is, gebieden aanwijzen waar een schip ballastwater kan wisselen met inachtneming van de richtsnoeren omschreven in het eerste punt, a).
3. Van schepen zal niet verlangd worden dat zij afwijken van de beoogde reis of deze vertragen teneinde te voldoen aan een specifiek vereiste van het eerste punt.
4. Van schepen die ballastwater wisselen wordt niet verlangd dat zij voldoen aan de bepalingen van het eerste of tweede punt, naar gelang hetgeen van toepassing is, indien de kapitein redelijkerwijs oordeelt dat een dergelijke wisseling de veiligheid of stabiliteit van het schip, zijn bemanning of passagiers in gevaar zou brengen ten gevolge van ongunstige weersomstandigheden, het ontwerp van of krachten op het schip, uitval van uitrusting of andere uitzonderlijke omstandigheden.
5. Indien een schip ballastwater dient te wisselen en zulks nalaat in strijd met dit voorschrift, worden de redenen vermeld in het ballastwaterjournaal.
Voorschrift B-5. Sedimentenbeheer door schepen
1. Alle schepen dienen sedimenten uit de ruimten bestemd voor het vervoer van ballastwater in overeenstemming met de bepalingen van hun ballastwaterbeheerplan te verwijderen en af te voeren.
2. De schepen omschreven in de voorschriften B-3.3 tot en met B-3.5 dienen zonder afbreuk te doen aan de veiligheid of operationele doelmatigheid, zodanig te zijn ontworpen en gebouwd dat de inname en het ongewenst achterblijven van sedimenten tot een minimum wordt beperkt, de verwijdering van sedimenten wordt vergemakkelijkt en dat veilig toegang kan worden verkregen om sedimenten te verwijderen en te bemonsteren, op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de

Organisatie. De schepen omschreven in voorschrift B-3.1 dienen voor zover mogelijk te voldoen aan de bepalingen van dit punt.
Voorschrift B-6. Taken van officieren en bemanning
Officieren en bemanning dienen vertrouwd te zijn met hun taken bij de implementatie van het ballastwaterbeheerplan dat geldt voor het schip waarop zij werkzaam zijn, en dienen overeenkomstig hun taken vertrouwd te zijn met het ballastwaterbeheerplan van het schip.
AFDELING C- SPECIALE VEREISTEN IN BEPAALDE GEBIEDEN
Voorschrift C-1. Aanvullende maatregelen
<p>1. Het Directoraat kan afzonderlijk of samen met andere Verdragspartijen bepalen dat naast de maatregelen vervat in afdeling B aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het ballastwater en de sedimenten van schepen te voorkomen, te beperken of uit te bannen, in overeenstemming met het internationale recht verlangen dat schepen voldoen aan een specifieke norm of vereiste.</p> <p>2. Het Directoraat dient, alvorens uit hoofde van het eerste punt normen of vereisten vast te stellen, te overleggen met aangrenzende of andere Staten, die van deze normen of vereisten gevolgen kunnen ondervinden. Indien nodig, zal eveneens overleg worden gepleegd met het gewest dat of de gewesten die van deze normen of vereisten gevolgen kunnen ondervinden.</p> <p>3. Het Directoraat die aanvullende maatregelen in overeenstemming met het eerste punt invoert:</p> <p>a) houdt rekening met de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie;</p> <p>b) geeft het voornemen om aanvullende maatregelen te treffen tenminste zes maanden voorafgaand aan de beoogde datum van implementatie door aan de Organisatie, behalve in noodsituaties of in geval van epidemieën. Daarbij dienen te worden vermeld:</p> <p>i. de precieze coördinaten van de gebieden waar de aanvullende maatregelen van toepassing zijn;</p> <p>ii. de noodzaak en redenen voor de toepassing van de aanvullende maatregelen, zo mogelijk met inbegrip van het nut ervan;</p> <p>iii. een beschrijving van de aanvullende maatregelen; en</p> <p>iv. eventuele regelingen die kunnen worden getroffen teneinde te bevorderen dat schepen kunnen voldoen aan de aanvullende maatregelen.</p> <p>c) verkrijgen voor zover vereist op grond van het internationaal gewoonterecht, zoals vervat in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, indien van toepassing, toestemming van de Organisatie.</p> <p>4. Bij de invoering van dergelijke aanvullende maatregelen dient het Directoraat te trachten alle nodige diensten beschikbaar te stellen, waaronder, maar niet beperkt tot kennisgeving aan zeevarenden inzake gebieden, beschikbare en alternatieve routes of havens, voor zover praktisch uitvoerbaar, teneinde de overlast voor het schip te beperken.</p> <p>5. De door het Directoraat genomen aanvullende maatregelen mogen niet ten koste gaan van de veiligheid en beveiliging van het schip en in geen geval in strijd zijn met eventuele andere verdragen waaraan het schip moet voldoen.</p> <p>6. Het Directoraat die aanvullende maatregelen neemt, kan deze gedurende een periode of onder bepaalde voorwaarden opschorten, indien zij dit opportuun achten.</p>
Voorschrift C-2. Waarschuwingen betreffende het innemen van ballastwater in bepaalde gebieden en de desbetreffende maatregelen van de vlaggenstaat
<p>1. Het Directoraat dient te trachten zeevarenden in kennis te stellen van gebieden onder hun jurisdictie waarin schepen vanwege hun bekende omstandigheden geen ballastwater dienen in te nemen. Het Directoraat geeft de precieze coördinaten van het gebied of de gebieden en waar mogelijk het Directoraat locatie van een alternatief gebied of alternatieve gebieden voor het innemen van ballastwater. Het Directoraat kan waarschuwingen afgeven voor:</p> <p>a) gebieden waarvan bekend is dat er uitbraken, plagen of populaties van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen zijn (bijvoorbeeld toxisch algenschuim) die mogelijk van belang zijn voor de inname of lozing van ballastwater;</p> <p>b) gebieden nabij rioolmondingen; of</p>

c) gebieden waar sprake is van weinig spoeling door de getijden of tijdstippen waarop een getijdenstroming meer modder met zich meebrengt.
2. Behalve zeevarenden in kennis stellen van gebieden overeenkomstig het bepaalde in het eerste punt, dient het Directoraat tevens de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van kunnen ondervinden in kennis te stellen van gebieden als bedoeld in het eerste punt en de termijn gedurende welke deze waarschuwing mogelijk van kracht is. De kennisgeving aan de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van kunnen ondervinden dient de precieze coördinaten van het gebied of de gebieden en waar mogelijk de locatie van alternatieve gebieden voor het innemen van ballastwater te bevatten. De kennisgeving dient adviezen te omvatten aan schepen die in het gebied ballastwater moeten innemen, met beschrijvingen van getroffen regelingen voor alternatieve inname. Het Directoraat dient tevens zeevarenden, de Organisatie en kuststaten die er mogelijk gevolgen van ondervinden in kennis te stellen zodra haar waarschuwing niet langer geldt.
AFDELING D - NORMEN VOOR BALLASTWATERBEHEER
Voorschrift D-1. Norm voor de wisseling van ballastwater
1. Schepen die in overeenstemming met dit voorschrift ballastwater wisselen dienen zulks te doen met een efficiëntie van tenminste 95 percent aan volumetrische wisseling van ballastwater.
2. Schepen die ballastwater wisselen door middel van doorpompen, waarbij het volume van elke ballastwatertank driemaal in en uit wordt gepompt worden geacht te voldoen aan de norm omschreven in het eerste punt. Minder dan driemaal het volume door middel van doorpompen kan worden aanvaard, mits aangetoond kan worden dat voldaan wordt aan tenminste 95 percent van de volumetrische wisseling.
Voorschrift D-2. Norm voor de behandeling van ballastwater
1. Schepen die hun ballastwater beheren in overeenstemming met dit voorschrift lozen minder dan 10 levensvatbare organismen per kubieke meter met een minimumafmeting groter dan of gelijk aan 50 micrometer en minder dan 10 levensvatbare organismen per milliliter met een minimumafmeting van minder dan 50 micrometer en groter dan of gelijk aan 10 micrometer en de lozing van de indicatiemicroben mag de gespecificeerde concentraties vastgelegd in het tweede punt niet overschrijden.
2. Indicatiemicroben als norm voor de gezondheid van de mens zijn onder meer:
a) Toxicogene <i>Vibrio cholerae</i> (O1 en O139) met minder dan 1 kolonievormende eenheid (kve) per 100 milliliter of minder dan 1 kve per gram (nat gewicht) zoöplanktonmonster;
b) <i>Escherichia coli</i> minder dan 250 kve per 100 milliliter;
c) Intestinale enterococci minder dan 100 kve per 100 milliliter.
Voorschrift D-3. Goedkeuringsvereisten voor ballastwaterbeheersystemen
1. Behalve in het geval omschreven in het tweede punt dienen ballastwaterbeheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan dit besluit te worden goedgekeurd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de organisatie.
2. Ballastwaterbeheersystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties of preparaten die een of meer actieve substanties bevatten teneinde te voldoen aan dit besluit dienen op grond van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie te worden goedgekeurd door de Organisatie. In deze procedure wordt de goedkeuring en intrekking van de goedkeuring van actieve substanties beschreven alsmede de voorgestelde wijze van toepassing. Bij intrekking van de goedkeuring wordt het gebruik van de desbetreffende actieve substantie of substanties binnen een jaar na de datum van de intrekking verboden.
3. Ballastwaterbeheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan dit besluit moeten veilig zijn voor het schip, zijn uitrusting en de bemanning.
Voorschrift D-4. Prototype ballastwaterbehandelingstechnieken
1. Voor elk schip dat voorafgaand aan de datum waarop de norm in voorschrift D-2 ervoor van kracht zou worden, deelneemt aan een door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar goedgekeurd

programma voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwaterbehandelingstechnieken, wordt de norm in voorschrift D-2 niet eerder van kracht dan vijf jaar na de datum waarop het schip anders had moeten voldoen aan die norm.
2. Voor elk schip dat, na de datum waarop de norm in voorschrift D-2 ervoor van kracht is geworden, deelneemt aan een door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar goedgekeurd programma, op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie, voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwaterbehandelingstechnieken die mogelijk kunnen resulteren in behandelingstechnieken waarmee een hogere norm wordt verwezenlijkt dan die vervat in voorschrift D-2, houdt de norm vervat in voorschrift D-2 gedurende vijf jaar, vanaf de datum van de installatie van die techniek, op voor dat schip van kracht te zijn.
3. Bij het vaststellen en uitvoeren van programma's voor het testen en beoordelen van veelbelovende ballastwatertechnieken:
a) houdt de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar rekening met de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de Organisatie, en
b) staat de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar deelname uitsluitend toe door het minimum aantal schepen dat nodig is om dergelijke technieken doeltreffend te kunnen testen.
4. Gedurende de gehele test- en beoordelingsperiode dient het behandelingssysteem op consistente wijze en overeenkomstig de opzet te worden bediend.
AFDELING E - SCHOUWING- EN CERTIFICATIEVEREISTEN VOOR BALLASTWATERBEHEER
Voorschrift E-1. Schouwingen
1. Schepen met een brutotonnenmaat van 400 of meer waarop dit besluit van toepassing is, met uitzondering van drijvende platforms, FSU's en FPSO's worden onderworpen aan de volgende schouwingen:
a) Een eerste schouwing voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, vereist uit hoofde van voorschrift E-2 of E-3 voor de eerste maal wordt afgegeven. Bij deze schouwing wordt geverifieerd of het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en de bijbehorende bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen volledig voldoen aan de vereisten van dit besluit.
b) Een herschouwing, behalve wanneer voorschrift E-5.2, E-5.5, E-5.6 of E-5.7 van toepassing is, wordt uitgevoerd met tussenpozen van hoogstens 5 jaar. Bij deze schouwing wordt geverifieerd of het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en de bijbehorende bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen volledig voldoen aan de toepasselijke vereisten van dit besluit.
c) Een tussentijdse schouwing binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, in plaats van een van de jaarlijkse schouwingen omschreven in het eerste punt, d). De tussentijdse schouwingen dienen te waarborgen dat de uitrusting, de bijbehorende systemen en processen voor ballastwaterbeheer volledig voldoen aan de toepasselijke vereisten van deze bijlage en in bedrijfsklare staat verkeren. Deze tussentijdse schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.
d) Een jaarlijkse schouwing binnen drie maanden voor of na iedere verjaardatum, met inbegrip van een algemene schouwing van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen die deel uitmaken van het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan om te waarborgen dat zij in overeenstemming met het negende punt worden onderhouden en in goede staat blijven verkeren voor de dienst waarvoor het schip bedoeld is. Deze jaarlijkse schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.
e) Een aanvullende algemene of deelschouwing, afhankelijk van hetgeen de omstandigheden vereisen, geschiedt na een wijziging, vervanging of ingrijpende reparatie van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen die nodig is teneinde ten volle te kunnen voldoen aan dit besluit. De schouwing dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat een dergelijke wijziging, vervanging of ingrijpende reparatie doeltreffend is geschied, zodat het schip voldoet aan de vereisten van dit besluit. Deze schouwingen worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens voorschrift E-2 of E-3.
2. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar neemt passende maatregelen voor schepen die niet onder de bepalingen van het eerste punt vallen om te waarborgen dat voldaan wordt aan de toepasselijke bepalingen van dit besluit.

3. Schouwingen van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van dit besluit worden uitgevoerd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar kan de schouwingen toevertrouwen aan erkende organisaties.
4. Het Directoraat stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de erkende organisatie gedelegeerde bevoegdheden.
5. Indien de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar bepaalt dat het ballastwaterbeheer van een schip niet overeenkomt met de gegevens op het ingevolge voorschrift E-2 of E-3 vereiste certificaat of zodanig is dat het schip niet naar zee kan zonder een bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen, dient de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar erop toe te zien dat onverwijld herstelmaatregelen worden getroffen opdat het schip alsnog aan de vereisten voldoet. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar ziet erop toe dat het certificaat niet wordt afgegeven dan wel wordt ingetrokken, naar gelang hetgeen van toepassing is. Indien het schip in een haven van een andere Verdragspartij ligt, dienen ook de bevoegde autoriteiten van de havenstaat onmiddellijk te worden ingelicht door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar.
6. Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of een defect wordt ontdekt waardoor de mogelijkheden op een schip om het ballastwater te beheren in overeenstemming met dit besluit wezenlijk worden aangetast, rapporteert de eigenaar, exploitant of een andere verantwoordelijke voor het schip dit zo spoedig mogelijk aan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat, die erop toeziet dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een schouwing als vereist op grond van het eerste punt noodzakelijk is. Indien het schip zich bevindt in een haven van een andere Verdragspartij, meldt de eigenaar, exploitant of andere verantwoordelijke voor het schip dit tevens onverwijld aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar dient vast te stellen of deze melding heeft plaatsgevonden.
7. In alle gevallen staat de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van de schouwing en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.
8. De toestand van het schip en zijn uitrusting, systemen en processen dienen zodanig te worden onderhouden dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit besluit om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om naar zee te gaan zonder een bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, aan goederen of hulpbronnen.
9. Na afronding van een schouwing van het schip uit hoofde van het eerste punt mogen geen wijzigingen plaatsvinden aan de bouw, uitrusting, onderdelen, voorzieningen of materialen die behoren bij het op grond van voorschrift B-1 vereiste ballastwaterbeheerplan en geïnspecteerd zijn zonder sanctie van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, behalve bij directe vervanging van deze uitrusting of onderdelen.
Voorschrift E-2. Afgifte of aantekenen van een certificaat
1. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar waarborgt dat aan een schip waarop voorschrift E-1 van toepassing is een certificaat wordt afgegeven na bevredigende afronding van een schouwing verricht in overeenstemming met voormeld voorschrift.
2. Certificaten worden afgegeven door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar kan de afgifte van certificaten toevertrouwen aan erkende organisaties.
Voorschrift E-3. Afgifte of aantekenen van een certificaat door een andere Verdragspartij
1. Op verzoek van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar kan een andere Verdragspartij een schip schouwen. Indien deze Verdragspartij op grond van dit onderzoek de bedoelde certificaten uitreikt zullen deze dezelfde waarde hebben als het certificaat afgeven door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar.
2. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar mag ingaan op het verzoek van een Verdragspartij om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Verdragspartij voert een certificaat af te geven. In dat geval moet het schip aan dezelfde inspecties onderworpen worden als een Belgisch schip, en moet het certificaat een verklaring bevatten, dat het is afgegeven op verzoek van de regering van het land waarin dat schip geregistreerd is. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het schouwingsrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de desbetreffende Verdragspartij.

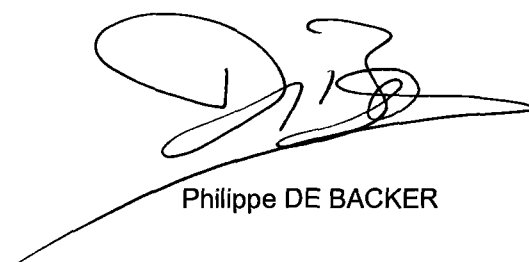
3. Er wordt geen certificaat afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Verdragspartij is.
Voorschrift E-4. Model van het certificaat
Het certificaat wordt opgesteld in het Nederlands of het Frans in een vorm die overeenkomt met het model vervat in aanhangsel I van het Verdrag. Indien de gebruikte taal niet het Frans is, dient de tekst een vertaling in het Engels of het Frans te omvatten.
Voorschrift E-5. Looptijd en geldigheid van het certificaat
1. Een certificaat wordt afgegeven voor een termijn die niet langer is dan vijf jaar.
2. Voor herschouwingen:
a) Onverminderd de vereisten van het eerste punt, indien de herschouwing wordt afgerond binnen drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
b) Indien de herschouwing wordt afgerond na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
c) Indien de herschouwing meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop de herschouwing is afgerond.
3. Indien een certificaat wordt afgegeven voor een kortere termijn dan vijf jaar, kan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar de geldigheidsduur van het certificaat verlengen tot na de datum van het verstrijken ervan tot de maximumperiode genoemd in het eerste punt, mits de vereiste schouwingen bedoeld in voorschrift E-1.1.3, indien een certificaat wordt afgegeven voor een termijn van vijf jaar, naar behoren worden uitgevoerd.
4. Indien een herschouwing is afgerond en voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip kan worden genomen, kan met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar het bestaande certificaat viseren en een dergelijk certificaat dient te worden aanvaard als geldig voor een volgende periode die zich evenwel niet mag uitstrekken tot vijf maanden na de datum van verstrijken.
5. Indien een schip op het tijdstip waarop het certificaat verstrijkt zich niet in haven bevindt waarin het dient te worden geschouwd, kan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar de geldigheid van het certificaat verlengen. Een verlenging mag alleen geschieden om het schip in staat te stellen de reis naar de haven waarin het dient te worden geschouwd te voltooien en zulks uitsluitend in gevallen waarin dat passend en redelijk lijkt. Geen enkel certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en een schip waarvan het certificaat wordt verlengd is, na aankomst in de haven waarin het dient te worden geschouwd niet gerechtigd op grond van die verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Zodra de herschouwing is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.
6. Voor een certificaat afgegeven aan een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar ten hoogste een maand uitstel verlenen vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Zodra de herschouwing is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.
7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar hoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in het tweede punt, b), en het vijfde of zesde punt, van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van afronding van de herschouwing.
8. Indien een jaarlijkse schouwing wordt afgerond voorafgaand aan de termijn vermeld in voorschrift E-1:
a) wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop de schouwing werd afgerond;
b) wordt de volgende jaarlijkse of tussentijdse schouwing vereist op grond van voorschrift E-1 verricht met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen uitgaande van de nieuwe verjaardatum;

c) kan de datum van verstrijken ongewijzigd blijven, mits een of meer jaarlijkse schouwingen, naar gelang hetgeen van toepassing is, zodanig worden verricht dat de maximumtermijnen tussen de schouwingen als voorgeschreven in voorschrift E-1 niet worden overschreden.
9. Een certificaat afgegeven uit hoofde van voorschrift E-2 of E-3 is niet langer geldig in de volgende gevallen:
a) indien de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen die nodig zijn om volledig te voldoen aan dit besluit worden gewijzigd, vervangen of een ingrijpende reparatie ondergaan en op het certificaat niet is aangetekend in overeenstemming met deze bijlage;
b) bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Indien de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden zendt de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, zo spoedig mogelijk aan de Administratie van de Vlaggenstaat van het overgedragen schip de afschriften van de certificaten die het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende schouwingrapporten.
c) indien de desbetreffende schouwingen niet zijn afgerond binnen de termijnen vermeld in voorschrift E-1.1; of
d) indien het certificaat niet aangetekend is in overeenstemming met voorschrift E-1.1.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van ter uitvoering van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en ter wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole

Van Koningswege:
De Minister van Volksgezondheid

Maggie DE BLOCK
De Staatssecretaris voor de Noordzee



Philippe DE BACKER

Annexe à l'arrêté royal du ... portant exécution de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port

RÈGLES POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

SECTION A - DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Règle A-1. Définitions
Aux fins de la présente annexe :
1. <i>Date anniversaire</i> désigne le jour et le mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du Certificat ;
2. <i>Capacité en eaux de ballast</i> désigne la capacité volumétrique totale des citernes, espaces ou compartiments utilisés à bord d'un navire pour transporter, charger ou décharger des eaux de ballast, y compris les citernes, espaces ou compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eaux de ballast ;
3. <i>Compagnie</i> désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) ;
4. <i>Construit</i> , s'agissant d'un navire, désigne le stade auquel :
a) la quille est posée ; ou
b) une construction identifiable au navire particulier commence ; ou
c) le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de construction, si cette dernière valeur est inférieure ; ou
d) le navire subit une transformation importante.
5. <i>Transformation importante</i> désigne une transformation :
a) qui modifie la capacité en eaux de ballast d'un navire de 15 % ou plus ; ou
b) qui change le type du navire ; ou
c) qui vise, de l'avis de l'agent chargé du contrôle de la navigation, à prolonger la vie d'un navire de 10 ans ou plus ; ou
d) qui entraîne des modifications du système d'eaux de ballast d'un navire autres que le remplacement des éléments. La transformation d'un navire pour répondre aux dispositions de la règle D-1 ne doit pas être considérée comme constituant une transformation importante aux fins de la présente Annexe.
6. <i>À partir de la terre la plus proche</i> signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins du présent arrêté, l'expression « à partir de la terre la plus proche » de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte australienne et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants :
latitude 10°00'S et longitude 142°00'E
latitude 9°10'S et longitude 143°52'E
latitude 9°00'S et longitude 144°30'E
latitude 10°41'S et longitude 145°00'E
latitude 13°00'S et longitude 145°00'E
latitude 15°00'S et longitude 146°00'E
latitude 17°30'S et longitude 147°00'E
latitude 21°00'S et longitude 152°55'E
latitude 24°30'S et longitude 154°00'E
et enfin le point de latitude 24°42'S et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.
7. <i>Substance active</i> désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.
Règle A-2. Applicabilité générale

Sauf disposition expresse contraire, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de la présente Annexe.
Règle A-3. Exceptions
Les prescriptions de la règle B-3, ou les mesures adoptées conformément à la section C, ne s'appliquent pas :
1. à la prise ou au rejet d'eaux de ballast et de sédiments nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou
2. au rejet accidentel ou à l'entrée d'eaux de ballast et de sédiments résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
a) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après la survenance de l'avarie ou la découverte de l'avarie ou du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ; et
b) à moins que l'avarie ne soit due à un acte délibéré ou téméraire du propriétaire, de la compagnie ou de l'officier ayant la charge du navire ;
3. à la prise et au rejet d'eaux de ballast et de sédiments lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire à un minimum un événement de pollution par le navire ; ou
4. à la prise et au rejet ultérieur en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments ; ou
5. au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire, sur le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments et à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées provenant d'autres zones. Si un mélange s'est produit, les eaux de ballast provenant d'autres zones sont soumises à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Annexe.
Règle A-4. Dispenses
1. Outre les exemptions prévues dans le présent arrêté, les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent, dans les eaux relevant de la juridiction belge, accorder des dispenses de toute obligation d'appliquer la règle B-3 ou C-1, mais uniquement lorsque ces dispenses sont :
a) accordées à un ou plusieurs navires effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou lieux spécifiés ; ou à un navire exploité exclusivement entre des ports ou lieux spécifiés ;
b) valables pour une période ne dépassant pas cinq ans, sous réserve d'un examen dans l'intervalle ;
c) accordées à des navires qui ne mélangent pas d'eaux de ballast et de sédiments autres que ceux provenant des ports ou lieux spécifiés au point 1, a) ; et
d) accordées conformément aux directives applicables élaborées par l'Organisation.
2. Les dispenses accordées en application du point 1 ne doivent pas prendre effet avant d'avoir été communiquées à l'Organisation et avant que les renseignements pertinents aient été diffusés aux Parties.
3. Aucune dispense accordée en vertu de la présente règle ne doit porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États. Si l'agent chargé du contrôle de la navigation établit qu'une dispense peut causer un préjudice à un État, celui-ci doit être consulté dans le but de résoudre tout problème identifié.
4. Toute dispense accordée en vertu de la présente règle doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.
Règle A-5. Respect de conditions équivalentes
Le respect de conditions équivalentes à celles de la présente Annexe pour les engins de plaisance utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ou les engins utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage, d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes, est établi par l'agent chargé du contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
SECTION B - PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE GESTION ET DE CONTRÔLE APPLICABLES AUX NAVIRES
Règle B-1. Plan de gestion des eaux de ballast

Chaque navire doit avoir à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'agent chargé du contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des eaux de ballast doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :
1. décrire en détail les procédures de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre pour la gestion des eaux de ballast conformément au présent arrêté ;
2. fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en œuvre les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast qui sont énoncées dans le présent arrêté ;
3. décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments :
a) en mer ; et
b) à terre ;
4. décrire les procédures de coordination de la gestion des eaux de ballast à bord qui impliquent le rejet en mer, avec les autorités de l'État dans les eaux duquel ce rejet sera effectué ;
5. désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en œuvre correcte du plan ;
6. contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu du présent arrêté ; et
7. être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni le français, le plan doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.
Règle B-2. Registre des eaux de ballast
1. Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice II.
2. Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.
3. En cas de rejet d'eaux de ballast effectué en conformité avec la règle A-3, A-4 ou B-3.6, ou en cas d'autre rejet accidentel ou exceptionnel qui ne fait pas l'objet des exemptions prévues par le présent arrêté, les circonstances et les motifs du rejet doivent être indiqués dans le registre des eaux de ballast.
4. Le registre des eaux de ballast doit être conservé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, dans le cas d'un navire remorqué sans équipage, peut se trouver à bord du navire remorqueur.
5. Chacune des opérations concernant la gestion des eaux de ballast doit être intégralement et dès que possible consignée dans le registre des eaux de ballast. Chaque mention doit être signée par l'officier responsable de l'opération en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, doit être signée par le capitaine. Les mentions dans le registre des eaux de ballast doivent être consignées dans la langue de travail du navire. Si cette langue n'est ni l'anglais, ni le français, ces mentions doivent comporter une traduction dans l'une de ces langues. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.
Règle B-3. Gestion des eaux de ballast par les navires
1. Un navire construit avant 2009 :
a) qui a une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 mètres cubes inclus, doit procéder à la gestion des eaux de ballast jusqu'à la visite de renouvellement décrite au point 9 de façon à satisfaire au moins aux normes décrites à la règle D-1 ou à la règle D-2, puis au moins aux normes décrites à la règle D-2 ;
b) qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast jusqu'à la visite de renouvellement décrite au point 9 de façon à satisfaire au moins aux normes décrites à la règle D-1 ou à la règle D-2, puis au moins aux normes décrites à la règle D-2.
2. Un navire construit en 2009 ou après cette date, mais avant la date d'entrée en vigueur de la Convention, qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins aux normes décrites à la règle D-2 à partir de la date de la visite de renouvellement décrite au point 9.

3. Un navire construit en 2009 ou après cette date, mais avant 2012, qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au point 1, b).
4. Un navire construit en 2012 ou après cette date, mais avant la date d'entrée en vigueur de la Convention, qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins aux normes décrites à la règle D-2 à partir de la date de la visite de renouvellement décrite au point 9.
5. Un navire construit à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou après cette date doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins aux normes décrites à la règle D-2.
6. Les prescriptions de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue compte tenu des directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations.
7. D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux points 1 à 5, sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources, et qu'elles soient approuvées en principe par le Comité.
8. Les navires visés au point 2 ou 4 doivent satisfaire aux normes décrites à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'à ce que ces navires doivent satisfaire aux normes décrites à la règle D-2.
9. Nonobstant la règle E-1, point 1, b), la date de la visite de renouvellement telle que décrite au point 1, a) et b), et aux deuxième et quatrième points, sera déterminée par le Comité.
Règle B-4. Renouvellement des eaux de ballast
1. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast pour satisfaire aux normes de la règle D-1 doit : a) autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ; b) lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au point 1, a), ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au point 1, a) et aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.
2. Dans les zones maritimes où la distance de la terre la plus proche ou la profondeur ne répond pas aux paramètres visés au point 1, a) ou b), la Direction peut désigner, en consultation avec les États adjacents ou d'autres États, selon qu'il convient, des zones où un navire peut procéder au renouvellement des eaux de ballast compte tenu des directives visées au point 1, a).
3. Un navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ou de retarder son voyage pour satisfaire à une prescription particulière du point 1.
4. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du point 1 ou 2, selon le cas, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des forces auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle.
5. Lorsqu'un navire est tenu de procéder au renouvellement des eaux de ballast et ne le fait pas conformément à la présente règle, les raisons doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.
Règle B-5. Gestion des sédiments par les navires
1. Tous les navires doivent éliminer et évacuer les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.
2. Les navires visés aux règles B-3.3 à B-3.5 devraient, sans que cela porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation, être conçus et construits de manière à réduire à un minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les navires visés à la règle B-3.1 devraient, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, satisfaire aux dispositions du présent point.

Règle B-6. Tâches des officiers et des membres d'équipage
Les officiers et les membres d'équipage doivent être familiarisés avec les tâches afférentes à la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent et doivent, en fonction des tâches qui leur sont assignées, être familiarisés avec le plan de gestion des eaux de ballast du navire.
SECTION C - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES DANS CERTAINES ZONES
Règle C-1. Mesures supplémentaires
<p>1. Si la Direction, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, décide que des mesures supplémentaires à celles de la section B sont nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires, la Direction ou les Parties ensemble peuvent, conformément au droit international, exiger que les navires satisfassent à une norme ou prescription spécifiée.</p> <p>2. Avant d'établir des normes ou prescriptions conformément au point 1, la Direction devrait consulter les États adjacents ou d'autres États susceptibles d'être affectés par de telles normes ou prescriptions. Le cas échéant, la Direction devrait consulter également la région ou les régions concernées qui peuvent être affectées par ces normes.</p> <p>3. La Direction qui introduit des mesures supplémentaires conformément au point 1 doit :</p> <p>a) tenir compte des directives élaborées par l'Organisation ;</p> <p>b) informer l'Organisation de son intention d'établir des mesures supplémentaires au moins 6 mois avant la date prévue de mise en œuvre desdites mesures, sauf en cas d'urgence ou d'épidémie. La notification doit indiquer :</p> <p>i. les coordonnées géographiques exactes des lieux où ces mesures supplémentaires s'appliquent ;</p> <p>ii. la nécessité et la justification de l'application des mesures supplémentaires, y compris, si possible, les avantages de ces mesures ;</p> <p>iii. une description des mesures supplémentaires ; et</p> <p>iv. tout arrangement éventuellement prévu pour faciliter le respect par les navires des mesures supplémentaires ;</p> <p>c) dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, si d'application, obtenir l'approbation de l'Organisation.</p> <p>4. La Direction qui introduit de telles mesures supplémentaires doit s'efforcer de procurer, autant que possible, tous les services appropriés, lesquels peuvent comprendre, sans toutefois s'y limiter, des avis aux gens de mer concernant les zones, les autres itinéraires ou ports possibles, pour alléger la charge imposée au navire.</p> <p>5. Les mesures supplémentaires adoptées par la Direction ne peuvent compromettre la sécurité et la sûreté du navire et ne doivent en aucun cas être en conflit avec toute autre convention à laquelle le navire serait soumis.</p> <p>6. La Direction qui introduit des mesures supplémentaires peut renoncer à les appliquer temporairement ou dans des circonstances particulières si elle le juge approprié.</p>
Règle C-2. Avis concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes que doivent prendre les États du pavillon
<p>1. La Direction doit s'efforcer de diffuser des avis aux gens de mer concernant les zones relevant de leur juridiction dans lesquelles les navires ne devraient pas prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. La Direction doit préciser dans ces avis les coordonnées géographiques exactes de la ou des zones susvisées et, si possible, l'emplacement d'une ou de plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. La Direction peut diffuser des avis concernant :</p> <p>a) les zones où l'on sait qu'existent des éclosions, infestations ou populations d'organismes aquatiques nuisibles ou d'agents pathogènes (par exemple, proliférations d'algues toxiques) susceptibles d'avoir une incidence sur la prise ou le rejet d'eaux de ballast ;</p> <p>b) les zones proches de points de rejet des eaux usées ; ou</p> <p>c) les zones où l'action de chasse des marées est insuffisante, ou encore les périodes pendant lesquelles on sait qu'un courant de marée cause une turbidité accrue.</p> <p>2. Outre les avis diffusés aux gens de mer conformément aux dispositions du point 1, la Direction doit notifier à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés toute zone identifiée conformément au point 1, ainsi que la période durant laquelle l'avis restera probablement valable. La</p>

notification adressée à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés doit spécifier les coordonnées géographiques exactes de la zone ou des zones susmentionnées et, si possible, indiquer l'emplacement d'une ou plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. L'avis doit indiquer aux navires qui ont besoin de prendre des eaux de ballast dans la zone les autres dispositions prévues à cet égard. La Direction doit également informer les gens de mer, l'Organisation et les États côtiers qui pourraient être affectés lorsqu'un avis donné n'est plus applicable.

SECTION D - NORMES APPLICABLES À LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Règle D-1. Norme de renouvellement des eaux de ballast

1. Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 % des eaux de ballast.
2. Dans le cas des navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast par pompage, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast doit être considéré comme satisfaisant à la norme décrite au point 1. Le pompage de moins de trois fois le volume peut être accepté à condition que le navire puisse prouver qu'un renouvellement volumétrique de 95 pour cent est obtenu.

Règle D-2. Norme de qualité des eaux de ballast

1. Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent rejeter moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns et moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns ; en outre, le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au point 2.
2. À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants :
 - a) *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton ;
 - b) *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres ;
 - c) entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Règle D-3. Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

1. Sous réserve des dispositions du point 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire au présent arrêté doivent être approuvés par l'agent chargé du contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
2. Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives pour satisfaire au présent arrêté doivent être approuvés par l'Organisation, sur la base d'une procédure élaborée par l'Organisation. Cette procédure doit décrire l'approbation et l'annulation de l'approbation des substances actives et la manière dont il est proposé de les appliquer. À compter du retrait de l'approbation, l'utilisation de la ou des substances actives concernées doit être interdite dans l'année qui suit ce retrait.
3. Les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire au présent arrêté doivent être sans danger pour le navire, son équipement et l'équipage.

Règle D-4. Prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast

1. Si, avant la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui serait normalement applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'agent chargé du contrôle de la navigation pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse de traitement des eaux de ballast, la norme de la règle D-2 ne s'applique pas à ce navire avant un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle il serait normalement tenu de la respecter.
2. Si, après la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui devient applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'agent chargé du contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse de traitement des eaux de ballast qui pourrait déboucher sur une technologie de traitement permettant

de satisfaire à une norme supérieure à celle de la règle D-2, la norme de la règle D-2 ne lui est plus applicable cinq ans après la date à laquelle il est équipé de cette technologie.
3. Lorsqu'elles établissent et exécutent un programme quelconque de mise à l'essai et d'évaluation de technologies prometteuses de traitement des eaux de ballast, l'agent chargé du contrôle de la navigation doit :
a) tenir compte des directives élaborées par l'Organisation ; et
b) ne faire participer que le minimum de navires nécessaire pour mettre efficacement à l'essai ces technologies.
4. Pendant toute la période d'essai et d'évaluation, le système de traitement doit être exploité régulièrement et de la façon prévue.
SECTION E - PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS AUX FINS DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST
Règle E-1. Visites
1. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique le présent arrêté, à l'exception des plates-formes flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :
a) Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions du présent arrêté.
b) Une visite de renouvellement effectuée à des intervalles n'excédant pas cinq ans, sous réserve des dispositions de la règle E-5.2, E-5.5, E-5.6 ou E-5.7. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent arrêté.
c) Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat qui remplace l'une des visites annuelles prévues au point 1, d). La visite intermédiaire doit permettre de s'assurer que l'équipement et les systèmes et procédés associés de gestion des eaux de ballast satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de fonctionnement. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
d) Une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire, qui comprend une inspection générale de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux ou procédés associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1, afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au point 9 et restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
e) Une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux, nécessaire pour assurer la pleine conformité avec le présent arrêté. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement effectuée de telle sorte que le navire satisfasse aux prescriptions du présent arrêté. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
2. Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du point 1, l'agent chargé du contrôle de la navigation prend les mesures appropriées pour s'assurer que les dispositions applicables du présent arrêté sont respectées.
3. Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions du présent arrêté doivent être effectuées par l'agent chargé du contrôle de la navigation. L'agent chargé du contrôle de la navigation peut toutefois confier les visites à des organismes reconnus.
4. La Direction doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques et les conditions pour les compétences déléguées à l'organisation reconnue.
5. Lorsque l'agent chargé du contrôle de la navigation détermine que la gestion des eaux de ballast du navire ne correspond pas aux indications du certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ou

est telle que le navire n'est pas apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, cet agent chargé du contrôle de la navigation doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. L'agent chargé du contrôle de la navigation veille à ce que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent être informées immédiatement par l'agent chargé du contrôle de la navigation.
6. Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'aptitude du navire à procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au présent arrêté, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit faire rapport dès que possible à l'agent chargé du contrôle de la navigation devant délivrer le certificat pertinent, lequel doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément au point 1. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'État du port. L'agent chargé du contrôle de la navigation doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.
7. Dans tous les cas, l'agent chargé du contrôle de la navigation se porte pleinement garant de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
8. L'état du navire et de son équipement, de ses systèmes et de ses procédés doit être maintenu conformément aux dispositions du présent arrêté de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.
9. Après l'une quelconque des visites prévues au point 1, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des installations ne doit être apporté à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et ayant fait l'objet de la visite, sans sanction de l'agent chargé du contrôle de la navigation.
Règle E-2. Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa
1. L'agent chargé du contrôle de la navigation doit veiller à ce qu'un certificat soit délivré à un navire auquel s'applique la règle E-1, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à ladite règle.
2. Les certificats sont délivrés par l'agent chargé du contrôle de la navigation. L'agent chargé du contrôle de la navigation peut toutefois confier la délivrance des certificats à des organismes reconnus.
Règle E-3. Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie
1. Une autre Partie peut, à la requête de l'agent chargé du contrôle de la navigation, faire visiter un navire. Si elle délivre les certificats visés à la suite de ce contrôle, ceux-ci auront la même valeur que le certificat délivré par l'agent chargé du contrôle de la navigation.
2. L'agent chargé du contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une Partie de délivrer un certificat pour un navire battant le pavillon de cette Partie. Dans ce cas, le navire doit être soumis aux mêmes inspections qu'un navire belge, et le certificat doit contenir une déclaration délivrée à la demande du gouvernement du pays dans lequel ce navire a été immatriculé. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à la Partie concernée.
3. Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention.
Règle E-4. Modèle du certificat
Le certificat doit être établi en français ou en néerlandais, sous une forme correspondant au modèle qui figure à l'appendice I de la Convention. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte doit comprendre une traduction en anglais ou en français.
Règle E-5. Durée et validité du certificat

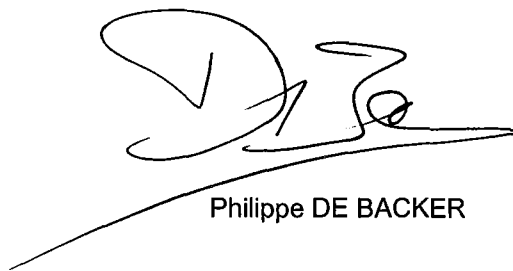
1. Un certificat est délivré pour une durée qui ne peut dépasser cinq ans.
2. Pour les visites de renouvellement :
a) Nonobstant les prescriptions du point 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
b) Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'agent chargé du contrôle de la navigation peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au point 1, à condition que les visites spécifiées à la règle E-1.1.3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.
4. Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis à bord du navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'agent chargé du contrôle de la navigation peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.
5. Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'agent chargé du contrôle de la navigation peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans les cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'agent chargé du contrôle de la navigation pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
7. Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par l'agent chargé du contrôle de la navigation, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions du point 2, b), 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
8. Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à la règle E-1 :
a) la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;
b) la visite annuelle ou intermédiaire suivante prescrite à la règle E-1 doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;
c) la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par la règle E-1 ne soient pas dépassés.
9. Un certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :
a) si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux nécessaires pour satisfaire pleinement au présent arrêté ont fait l'objet d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante et si un visa n'a pas été apposé sur le certificat conformément à la présente Annexe ;

- | |
|---|
| b) si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, l'agent chargé du contrôle de la navigation adresse dès que possible à l'Administration de l'État du pavillon du navire transféré les copies des certificats dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant ; |
| c) si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle E-1.1 ; ou |
| d) si le visa prévu à la règle E-1.1 n'a pas été apposé sur le certificat. |
| |

Vu pour être annexé à Notre arrêté du portant exécution de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port

Par le Roi :
La Ministre de la Santé publique

Maggie DE BLOCK
Le Secrétaire d'État à la Mer du Nord



Philippe DE BACKER