KONINKRIJK BELGIË

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Koninklijk besluit inzake milieuvriendelijke scheepvaart

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Belgisch Scheepvaartwetboek, artikelen 2.2.3.9, 2.3.2.17, 2.3.2.28, 2.5.3.2, 2.5.3.3, 2.5.3.4. 2.5.3.5, 2.5.3.6 en 2.5.3.11;

Gelet op het koninklijk besluit van 29 november 1967 betreffende de verontreiniging van de zee door olie;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 juli 1994 houdende uitvoering van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 juni 2012 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 maart 2013 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 februari 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Arrêté royal relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

PHILIPPE, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
Salut.

Vu le Code belge de la Navigation, les articles 2.2.3.9, 2.3.2.17, 2.3.2.28, 2.5.3.2, 2.5.3.3, 2.5.3.4, 2.5.3.5, 2.5.3.6 et 2.5.3.11 ;

Vu l'arrêté royal du 29 novembre 1967 relatif à la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ;

Vu l'arrêté royal du 19 juillet 1994 portant exécution de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003 ;

Vu l'arrêté royal du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins ;

Vu l'arrêté royal du 13 juin 2012 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ;

Vu l'arrêté royal du 13 mars 2013 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires ;

Vu l'arrêté royal du 15 février 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20

Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG;

novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE ;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 augustus 2017 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;

Vu l'arrêté royal du 11 août 2017 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 ;

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 2 april 2020;

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

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, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Op voordracht van de Minister van Financiën, de Minister van Energie en de Minister van Noordzee,

Sur la proposition du Ministre des Finances, de la Ministre de l'Energie et du Ministre de la Mer du Nord,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

TITEL 1. – ALGEMENE BEPALINGEN

TITRE 1er. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

HOOFDSTUK 1. – Definities

CHAPITRE 1er. – Définitions

Artikel 1.1.1. Voor de toepassing van dit besluit betekent:

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

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

3° Minister: de Minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit;

4° Secretaris-generaal: de Secretaris-generaal van de IMO;

5° Comité: het comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO;

6° 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;

Article 1.1.1. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

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

2° Directeur général : le Directeur général de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;

3° Ministre : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions ;

4° Secrétaire général : le Secrétaire général de l'OMI ;

5° Comité : le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI ;

6° Jauge brute : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe 1re de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait ;

HOOFDSTUK 2. – Gegevensverwerking

CHAPITRE 2. – Traitement des données

Art. 1.1.2. De verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De personeelsleden van het Directoraat hebben toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor het doel van dit besluit.

De gegevens worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

Indien het om gegevens van natuurlijke personen gaat, worden deze geanonimiseerd ofwel, indien dit niet mogelijk is, slechts bijgehouden voor een periode van maximum 5 jaar.

Art. 1.1.2. Le responsable du traitement pour les traitements de données est le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Les membres du personnel de la Direction ont accès aux données enregistrées, et ce, uniquement aux fins du présent arrêté.

Les données sont conservées jusqu'à 10 ans au maximum après que le navire a cessé de battre pavillon belge.

Quand il s'agit des personnes physiques, les données sont anonymisées ou, si cela n'est pas possible, ces données ne sont conservées que pour une période de 5 ans au maximum.

TITEL 2. – SPECIFIEKE VERDRAGEN EN EU-REGELGEVING INZAKE MILIEUVRIENDELIJKE SCHEEPVAART

TITRE 2. – CONVENTIONS SPÉCIFIQUES ET RÉGLEMENTATION UE EN MATIÈRE DE NAVIGATION RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

HOOFDSTUK 1. – Aansprakelijkheid voor verontreiniging door zeeschepen

CHAPITRE 1er. – Responsabilité pour la pollution par les navires de mer

Afdeling 1. - Certificatie

Section 1re. - Certification

Artikel 2.1.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk betekent:

1° certificaat van verzekering: een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat, een WRC-certificaat of een PAL-certificaat.

2° aansprakelijkheidsverdragen: het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag en het PAL-Verdrag.

Article 2.1.1. Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par :

1° certificat d'assurance : un certificat CLC, un certificat BUNKER, un certificat WRC ou un certificat PAL.

2° conventions de responsabilité : la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC et la Convention PAL.

Art. 2.1.2. De certificaten van verzekering voor zeeschepen die de Belgische vlag voeren, worden uitgereikt door de Scheepvaartcontrole.

De Scheepvaartcontrole kan, indien deze het opportuun acht en onder de voorwaarden die de Scheepvaartcontrole stelt, certificaten van verzekering uitreiken voor zeeschepen die de vlag voeren van een andere Staat dan België die geen partij is bij de betrokken aansprakelijkheidsverdragen.

Art. 2.1.2. Les certificats d'assurance pour les navires de mer battant pavillon belge sont délivrés par le Contrôle de la navigation.

Le Contrôle de la navigation peut, s'il le juge opportun et aux conditions qu'il pose, délivrer des certificats d'assurance pour les navires de mer battant le pavillon d'un État autre que la Belgique qui n'est pas partie aux conventions de responsabilité concernées.

Art. 2.1.3. De aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van verzekering bedoeld in artikel 2.2.2 wordt ingediend bij de Scheepvaartcontrole volgens de instructies van de Scheepvaartcontrole die wordt bekendgemaakt op de website van de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.1.3. La demande d'obtention d'un certificat d'assurance visé à l'article 2.2.2 est introduite auprès du Contrôle de la navigation selon les instructions du Contrôle de la Navigation qui sont publiées sur son site web.

Art. 2.1.4. De aanvrager voegt bij de aanvraag een attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, gericht aan de Scheepvaartcontrole, waaruit blijkt dat naargelang van het geval aan de voorwaarden van paragraaf 1 en 5 van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 of paragraaf 1 en 6 van artikel 7

Art. 2.1.4. Le demandeur joint à la demande une attestation de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière, adressée au Contrôle de la Navigation, certifiant que les conditions des paragraphes 1er et 5 de l'article VII de la Convention CLC 1992, des paragraphe 1er et 6 de l'article 7 de la Convention Bunker,

van het BUNKER-Verdrag of paragraaf 1 en 6 van artikel 12 van het WRC-Verdrag of paragraaf 1 en 6 van artikel 4bis van het PAL-Verdrag is voldaan.
De Scheepvaartcontrole kan, onder de voorwaarden die deze daartoe stelt, een attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt in elektronische vorm aannemen. De Scheepvaartcontrole kan de uitreiking van een certificaat van verzekering weigeren of een door de Scheepvaartcontrole uitgereikt certificaat van verzekering intrekken indien op diens vraag geen origineel attest verstrekt wordt.

Art. 2.1.5. Onder voorbehoud van de bevoegdheden van de Nationale Bank van België kan de Scheepvaartcontrole de uitreiking van een certificaat van verzekering weigeren of een door de Scheepvaartcontrole uitgereikt certificaat van verzekering intrekken indien deze van oordeel is dat er niet voldoende is aangetoond:
1° dat aan alle toepasselijke voorwaarden vastgesteld in de aansprakelijkheidsverdragen en hun uitvoeringsbepalingen is voldaan;

2° of dat de verzekering of financiële zekerheid effectief de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar dekt overeenkomstig de aansprakelijkheidsverdragen;
3° of dat de betrokken verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt naar behoren vergund is om de handelsactiviteit uit te oefenen verbonden aan het verstrekken van de door de aansprakelijkheidsverdragen voorgeschreven verzekering of financiële zekerheid;
4° of dat de betrokken verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, betrouwbaar is en in staat is te voldoen aan de door de aansprakelijkheidsverdragen opgelegde verplichtingen.
De Scheepvaartcontrole kan alle bijkomende gegevens vragen met het oog op het onderzoek van de aanvraag. De bewijslast ligt bij de aanvrager van het certificaat van verzekering.

Art. 2.1.6. Onverminderd de desbetreffende bepalingen van de aansprakelijkheidsverdragen worden de modellen van de certificaten van verzekering bedoeld in artikel 2.1.2 vastgesteld door de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.1.7. De certificaten van verzekering bedoeld in artikel 2.1.2 worden uitgereikt voor een duur waarvan de einddatum overeenkomt met de einddatum van de verzekering of financiële zekerheid, met een maximum van 1 jaar. In uitzonderlijke gevallen kan een certificaat

des paragraphes 1 et 6 de l'article 12 de la Convention WRC ou des paragraphes 1 et 6 de l'article 4bis de la Convention PAL, selon le cas, sont remplies.
Le Contrôle de la navigation peut, aux conditions qu'il fixe à cette fin, accepter une attestation de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière sous forme électronique. Le Contrôle de la navigation peut refuser la délivrance d'un certificat d'assurance ou annuler un certificat d'assurance qu'il a délivré si une attestation originale n'est pas fournie à sa demande.

Art. 2.1.5. Sous réserve des compétences de la Banque Nationale de Belgique, le Contrôle de la navigation peut refuser la délivrance d'un certificat d'assurance ou annuler un certificat d'assurance qu'il a délivré s'il estime qu'il n'est pas démontré à suffisance:

1° que toutes les conditions applicables déterminées dans les conventions de responsabilité et leurs dispositions d'exécution sont remplies ;
2° ou que l'assurance ou garantie financière couvre effectivement la responsabilité du propriétaire enregistré conformément aux conventions de responsabilité ;
3° ou que l'assureur concerné ou une autre personne dont émane la garantie financière est dûment autorisé à exercer l'activité commerciale liée à la fourniture de l'assurance ou de la garantie financière prescrite par les conventions de responsabilité ;

4° ou que l'assureur concerné ou une autre personne dont émane la garantie financière est fiable et en mesure de faire face aux obligations imposées par les conventions de responsabilité.

Le Contrôle de la navigation peut demander toute information complémentaire pour examiner la demande. La charge de la preuve incombe au demandeur du certificat d'assurance.

Art. 2.1.6. Sans préjudice des dispositions y afférentes des conventions de responsabilité, les modèles des certificats d'assurance visés à l'article 2.1.2 sont fixés par le Contrôle de la navigation.

Art. 2.1.7. Les certificats d'assurance visés à l'article 2.1.2 sont délivrés pour une durée dont la date d'échéance correspond à la date d'échéance de l'assurance ou garantie financière, avec un maximum de 1 an. Dans des cas exceptionnels, un certificat d'assurance peut être délivré pour une durée de 2 ans maximum.

van verzekering voor een duur van maximum 2 jaar worden uitgereikt.

Art. 2.1.8. De weigering om een certificaat van verzekering uit te reiken wordt betekend aan de aanvrager van het certificaat. De aanvrager of de op het betrokken certificaat te vermelden geregistreerde eigenaar kan een facultatief hoger beroep instellen tegen een weigering om een certificaat van verzekering uit te reiken, bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de weigering om het gevraagde certificaat uit te reiken.

De intrekking van een certificaat van verzekering wordt betekend aan de op het betrokken certificaat vermelde geregistreerde eigenaar. De op het betrokken certificaat vermelde geregistreerde eigenaar kan een facultatief hoger beroep instellen tegen de intrekking van een certificaat van verzekering, bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de intrekking van het certificaat.

Art. 2.1.9. Het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer houdt de door aansprakelijkheidsverdragen bedoelde afschriften van de certificaten, uitgereikt op grond van artikel 2.1.2, en de op de certificaten betrekking hebbende attesten van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, bij in een register van certificaten van verzekering of andere financiële zekerheid.

De Scheepvaartcontrole verstrekt aan iedere belanghebbende, op diens aanvraag, eensluidend verklaarde afschriften van de certificaten van verzekering uit het register bedoeld in het eerste lid en van de daarop betrekking hebbende attesten van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt of verstrekt desgevallend een getuigschrift van niet uitreiking.

Art. 2.1.10. De bevoegde overheid zoals bedoeld in hoofdstuk 6 van boek 2 van titel 7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of de bevoegde dienst van het bevoegde gewest.

Afdeling 2. – Internationale Olieverontreinigingsfondsen

Art. 2.1.11. Voor de toepassing van deze afdeling betekent:

1° geassocieerd persoon: elke vennootschap gebonden aan een vennootschap volgens de

Art. 2.1.8. Le refus de délivrer un certificat d'assurance est notifié au demandeur du certificat. Le demandeur ou le propriétaire enregistré à mentionner sur le certificat concerné peut introduire un recours facultatif contre un refus de délivrer un certificat d'assurance, auprès du ministre, dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification du refus de délivrer le certificat demandé.

L'annulation d'un certificat d'assurance est notifiée au propriétaire enregistré mentionné sur le certificat concerné. Le propriétaire enregistré mentionné sur le certificat concerné peut introduire un recours facultatif contre l'annulation d'un certificat d'assurance, auprès du ministre, dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification de l'annulation du certificat.

Art. 2.1.9. La Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports tient les copies des certificats visées par les conventions de responsabilité et délivrées en vertu de l'article 2.1.2, et les attestations de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière relatives aux certificats, dans un registre de certificats d'assurance ou d'autre garantie financière.

Le Contrôle de la Navigation fournit sur demande à tout intéressé des copies certifiées conformes des certificats d'assurance du registre visé à l'alinéa premier et des attestations de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière qui s'y rapportent ou il délivre le cas échéant une attestation de non-délivrance.

Art. 2.1.10. L'autorité compétente telle que visée au Chapitre 6 du Livre 2 du Titre 7 du Code belge de la Navigation est la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ou le service compétent de la région compétente.

Section 2. – Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Art. 2.1.11. Pour l'application de la présente section, on entend par :

1° personne associée : toute société liée à une société selon les dispositions de l'article 11 du Code des sociétés ;

bepalingen van artikel 11 van het Wetboek van Vennootschappen;

2° persoon die bijdragende olie ontvangt: elke natuurlijke of rechtspersoon die voor eigen rekening of voor rekening van een derde bijdragende olie ontvangt op het ogenblik dat die hoeveelheden, na vervoer over zee, in de haven of de terminalinstallatie van bestemming gelegen op het Belgisch grondgebied ontscheept worden;

2° personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution : toute personne physique ou morale qui reçoit, pour son propre compte ou pour le compte de tiers, des hydrocarbures donnant lieu à contribution, au moment où ceux-ci sont débarqués, après avoir été transportés par mer, dans le port ou l'installation terminale de destination situé sur le territoire belge ;

Art. 2.1.12. Elke persoon die bijdragende olie ontvangt is verplicht ten laatste op 15 maart van elk kalenderjaar, de hoeveelheden bijdragende olie aan te geven die deze gedurende het voorgaande kalenderjaar ontvangen heeft wanneer die hoeveelheden meer dan 150.000 ton bedragen.

Een verklaring wordt eveneens voorgelegd door elke persoon die gedurende het betrokken kalenderjaar individueel een hoeveelheid bijdragende olie heeft ontvangen die niet meer dan 150 000 ton bedraagt, indien die persoon deel uitmaakt van een groep geassocieerde personen die gezamenlijk, in de loop van het betrokken kalenderjaar, op het Belgisch grondgebied hoeveelheden bijdragende olie ontvangen hebben die meer dan 150.000 ton bedragen.

De aangifte geschiedt door middel van een rapport waarvan het model beschreven staat in bijlage 1 bij dit besluit.

Art. 2.1.12. Toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution est tenue de déclarer, au plus tard le 15 mars de chaque année civile, les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elle a reçues au cours de l'année civile précédente, lorsque ces quantités sont supérieures à 150 000 tonnes.

Une déclaration est également soumise par toute personne qui a reçu individuellement, pendant l'année civile considérée, une quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ne dépasse pas 150.000 tonnes, si elle fait partie d'un groupe de personnes associées qui conjointement ont reçu, au cours de l'année civile considérée, sur le territoire belge, des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui dépassent les 150 000 tonnes.

La déclaration est effectuée au moyen d'un rapport dont le modèle figure en annexe 1 au présent arrêté.

Art. 2.1.13. Het rapport bedoeld in artikel 2.1.12, derde lid, wordt afgeleverd door de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, Algemene Directie Energie, waaraan het behoorlijk ingevuld en ondertekend wordt terugbezorgd via een aangetekende zending.

Art. 2.1.13. Le rapport visé à l'article 2.1.12, alinéa 3, est délivré par le Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie, Direction générale de l'Énergie, auquel il est retourné, dûment complété et signé, par lettre recommandée à la poste.

Art. 2.1.14. Elke persoon die bijdragende olie ontvangt, is verplicht na ontvangst van een verzoek tot betaling vanwege de Administrateur van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en, desgevallend, vanwege de Administrateur van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, de jaarlijkse bijdragen te betalen bedoeld in artikel 10 van het verdrag van 1992 en van het Protocol van 2003.

Art. 2.1.14. Toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution, est tenue, après réception d'une invitation à payer émanant de l'Administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et, le cas échéant, de l'Administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, de payer les contributions annuelles visées aux articles 10 de la Convention de 1992 et du Protocole de 2003.

Art. 2.1.15. De ambtenaren van niveau A van de Algemene Directie Energie van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en van de Administratie der Douane en Accijnzen van de Federale Overheidsdienst Financiën zijn ermee belast te

Art. 2.1.15. Les fonctionnaires de niveau A de la Direction générale de l'Énergie du Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie et de l'Administration des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances sont chargés de veiller à l'exécution des missions

waken over de uitvoering van de opdrachten bepaald in artikel 4.2.4.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De ambtenaren vermeld in het eerste lid zijn bevoegd voor het opsporen en vaststellen van inbreuken op artikel 10 van het verdrag van 1992 en van het Protocol van 2003 en op de artikelen 2.7.3.12, §1, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2, §1, 3de lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek alsook op de bepalingen van dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK 2. – Ballastwater en sedimenten van schepen

Artikel 2.2.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk, 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° 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;

3° 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;

4° BWM-certificaat: het internationaal certificaat inzake ballastwaterbeheer;

5° 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 mens, goederen of hulpbronnen, de biologische diversiteit kunnen schaden of ten koste kunnen gaan van ander rechtmatig gebruik van deze gebieden;

6° Sedimenten: alle bezinksels uit het ballastwater van een schip;

7° Schip: een vaartuig, ongeacht het type, dat zich bevindt in een aquatische omgeving, met

prévues à l'article 4.2.4.2 du Code belge de la Navigation.

Les fonctionnaires mentionnés à l'alinéa 1er sont compétents pour rechercher et constater les infractions aux articles 10 de la Convention de 1992 et du Protocole de 2003 et aux articles 2.7.3.12, §1er, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2, §1er, alinéa 3, du Code belge de la Navigation ainsi qu'aux dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE 2. – Eaux de ballast et sédiments des navires

Article 2.2.1. Pour l'application du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire, on entend par :

1° Administration de l'État du pavillon : les autorités compétentes de l'État sous le pavillon 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° Eaux de ballast : 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 ;

3° Gestion des eaux de ballast : 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 ;

4° Certificat BWM : le certificat international de gestion des eaux de ballast ;

5° Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes : 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 atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux ;

6° Sédiments : toutes les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire ;

7° Navire : un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les

inbegrip van afzinkbare vaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, drijvende platforms, drijvende opslageenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO's);

8° BWM-Verdragspartij: Een staat die de in artikel 17, derde lid, van het BWM-Verdrag bedoelde akte heeft neergelegd bij de Secretaris-generaal.

9° Erkende organisatie: een organisatie die erkend is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 en gemachtigd is overeenkomstig het koninklijk besluit van ..... inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving;

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) ;

8° Partie à la Convention BWM : un État ayant déposé auprès du Secrétaire général l'acte visé à l'article 17, troisième paragraphe de la Convention BWM ;

9° Organisme reconnu : un organisme qui a été reconnu conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 et autorisé conformément à l'arrêté royal du ..... relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation ;

Art. 2.2.2. § 1. Dit hoofdstuk 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 hoofdstuk 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 Scheepvaartcontrole 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 de jurisdictie van een andere BWM-Verdragspartij, op voorwaarde dat laatstbedoelde BWM-Verdragspartij een uitsluiting heeft gegeven.

4° Schepen die gerechtigd zijn de vlag van een andere BWM-Verdragspartij te voeren en die uitsluitend varen in wateren onder Belgische jurisdictie en ten behoeve waarvan de Scheepvaartcontrole een vrijstelling heeft gegeven. De Scheepvaartcontrole verleent geen enkele 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. Indien de Scheepvaartcontrole geen vrijstelling verleent, stelt de Scheepvaartcontrole de administratie van de vlaggenstaat van het desbetreffende schip ervan in kennis dat het BWM-Verdrag van toepassing is op dat schip.

Art. 2.2.2. § 1er. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre 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 chapitre 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 le 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 sur le territoire belge ou celui d'États adjacents ou d'autres États ;

3° aux navires autorisés à battre le pavillon belge et qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une autre Partie à la Convention BWM, à condition que cette exclusion soit autorisée par cette dernière Partie à la Convention BWM ;

4° aux navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie à la Convention BWM et qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction belge, à condition que cette exclusion soit autorisée par le Contrôle de la navigation. Le Contrôle de la navigation n'accorde aucune autorisation si cela risque de porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources sur son territoire ou sur celui d'États adjacents ou d'autres États. Si le Contrôle de la navigation n'accorde pas d'autorisation, il doit notifier à l'Administration de l'État du pavillon du navire intéressé que la Convention BWM s'applique au navire en question.

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 Scheepvaartcontrole 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 hoofdstuk; en

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

§ 3. Ten aanzien van schepen van Staten die geen BWM-Verdragspartij zijn, past de Scheepvaartcontrole de vereisten van dit hoofdstuk toe teneinde te waarborgen dat dergelijke schepen niet gunstiger behandeld worden.

Art. 2.2.3. De Scheepvaartcontrole ziet erop toe dat schepen waarop dit hoofdstuk van toepassing is, voldoen aan de vereisten vervat in dit hoofdstuk met inbegrip van de toepasselijke normen en vereisten in de bijlage 2 van dit besluit. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit hoofdstuk tevens een verwijzing naar de bijlage 2 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 BWM-Verdrag ontwikkeld.

Art. 2.2.4. Schepen worden geschouwd en gecertificeerd in overeenstemming met de vereisten in de bijlage 2 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. 2.2.5. Iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding op de

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 le Contrôle de la navigation ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources sur son territoire ou sur celui 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 chapitre, 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 BWM, le Contrôle de la navigation applique les prescriptions du présent chapitre pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Art. 2.2.3. Le Contrôle de la navigation veille à ce que les navires auxquels le présent chapitre s'applique respectent les prescriptions du présent chapitre, y compris les normes et prescriptions applicables de l'Annexe 2 au présent arrêté. Sauf disposition expresse contraire, un renvoi au présent chapitre constitue également un renvoi à l'annexe 2 au présent arrêté.

Compte dûment tenu des conditions particulières et des moyens disponibles, ainsi que 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 BWM et en favorisent la réalisation, sont développés.

Art. 2.2.4. Les navires font l'objet de visites et sont certifiés conformément aux règles de l'annexe 2 au présent arrêté. Tous les efforts possibles doivent être déployés pour éviter qu'un navire soit inutilement retenu ou retardé.

Art. 2.2.5. Toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux

bepalingen van dit hoofdstuk, meldt dit onverwijld aan de Scheepvaartcontrole.

Indien de Scheepvaartcontrole in kennis wordt gesteld van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding op de vereisten van het BWM-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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole in kennis wordt gesteld van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding van een schip op de vereisten in het BWM-Verdrag of dit hoofdstuk, ongeacht de plaats waar de overtreding plaatsvindt, onderzoekt de Scheepvaartcontrole de zaak en kan zij om aanvullend bewijs over de vermeende overtreding verzoeken. De Scheepvaartcontrole stelt de BWM-Verdragspartij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd alsmede de IMO onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen. Indien de Scheepvaartcontrole binnen 1 jaar na ontvangst van de informatie geen maatregelen heeft getroffen stelt zij de BWM-Verdragspartij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd daarvan in kennis.

Art. 2.2.6. De inspecties op schepen onder vreemde vlag op de naleving van het BWM-Verdrag worden verricht overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van ..... inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

HOOFDSTUK 3. – Scheepsrecycling

Art. 2.3.1. Dit hoofdstuk voorziet in de omzetting van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

Art. 2.3.2. De Scheepvaartcontrole wordt aangeduid als de administratie bedoeld in Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 2.3.3. Een erkende organisatie zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 10°, van Verordening (EU) nr. 1257/2013 kan door de Minister worden gemachtigd voor het uitvoeren van taken als erkende organisatie in Verordening (EU) nr. 1257/2013. De bepalingen van koninklijk besluit van ..... inzake de

dispositions du présent chapitre en informe sans délai le Contrôle de la navigation.

Si le Contrôle de la navigation est informé d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux prescriptions de la Convention BWM 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. Le Contrôle de la navigation 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 le Contrôle de la navigation est informé d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux prescriptions de la Convention BWM ou du présent chapitre par un navire, où qu'elle soit commise, le Contrôle de la navigation effectue une enquête et peut demander des preuves supplémentaires de l'infraction alléguée. Le Contrôle de la navigation informe sans délai la Partie à la Convention BWM qui a signalé l'infraction alléguée, ainsi que l'OMI, des mesures prises. Si le 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 à la Convention BWM qui a signalé l'infraction alléguée.

Art. 2.2.6. Les inspections de navires battant pavillon étranger pour contrôler le respect de la Convention BWM sont réalisées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du ..... relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation.

CHAPITRE 3. – Recyclage des navires

Art. 2.3.1. Le présent chapitre prévoit la transposition du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE.

Art. 2.3.2. Le Contrôle de la navigation est désigné comme étant l'administration visée dans le Règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 2.3.3. Un organisme agréé tel que déterminé à l'article 3, paragraphe 1er, 10°, du Règlement (UE) n° 1257/2013 peut être habilité par le Ministre à effectuer les tâches en tant qu' organisme agréé en vertu du Règlement (UE) n° 1257/2013. Les dispositions de l'arrêté royal du ..... relatif au contrôle du

handhaving van scheepvaartregelgeving zijn van toepassing op deze machtiging.

Art. 2.3.4. De Scheepvaartcontrole kan de door de scheepseigenaar krachtens artikel 6, eerste lid, b), van Verordening (EU) nr. 1257/2013 verstrekte informatie en de bijzonderheden opgenomen in artikel 7, vierde lid, van Verordening (EU) nr. 1257/2013 doorsturen naar de bevoegde autoriteit zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 11°, van Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 2.3.5. De aanvraag van de certificaten in dit hoofdstuk verloopt volgens de instructies van het Directoraat en wordt bekendgemaakt op de website van het Directoraat.

Art. 2.3.6. De Scheepvaartcontrole is belast met de inspectie bedoeld in de artikelen 11 en 12 van de Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 2.3.7. Het Directoraat stelt een of meer contactpersonen aan die tot taak hebben natuurlijke of rechtspersonen die inlichtingen vragen, te informeren en te adviseren. Het Directoraat stelt de Europese Commissie in kennis van de aanwijzing van contactpersonen. Het Directoraat stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van elke verandering in die informatie.

Art. 2.3.8. De Scheepvaartcontrole zendt de Commissie een verslag toe overeenkomstig artikel 21 van Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 2.3.9. Het Directoraat kan in bilateraal of multilateraal verband samenwerken met andere lidstaten ten behoeve van de preventie en opsporing van mogelijke omzeiling van en inbreuken op deze verordening.

Het Directoraat wijst de personen aan die verantwoordelijk zijn voor de in het eerste lid bedoelde samenwerking.

Art. 2.3.10. Overeenkomstig artikel 26 Verordening (EU) nr. 1257/2013 kan vanaf de datum van bekendmaking van de Europese lijst overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EU) nr. 1257/2013 de Scheepvaartcontrole, en voorafgaand aan de toepassingsdatum bedoeld in artikel 32 van Verordening (EU) nr. 1257/2013, het recyclen van schepen toestaan in scheepsrecyclinginrichtingen die opgenomen zijn in de Europese lijst.

Voor de toepassing van het eerste lid pleegt de Scheepvaartcontrole overleg met de bevoegde dienst van de gewesten.

respect de la réglementation de la navigation s'appliquent à cette habilitation.

Art. 2.3.4. Le Contrôle de la navigation peut envoyer à l'autorité compétente, en vertu de l'article 3, paragraphe 1er, 11°, du Règlement (UE) n° 1257/2013, l'information communiquée par le propriétaire du navire en application de l'article 6, paragraphe **1er**, point b), du Règlement (UE) n° 1257/2013 ainsi que les éléments inclus dans l'article 7, paragraphe 4, du Règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 2.3.5. La demande de certificats, dans le présent chapitre, se déroule selon les instructions de la Direction et est publiée sur le site web de la Direction.

Art. 2.3.6. Le Contrôle de la navigation est chargé de l'inspection visée aux articles 11 et 12 du Règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 2.3.7. La Direction désigne une ou plusieurs personnes de contact chargées d'informer ou de conseiller les personnes physiques ou morales qui demandent des renseignements. La Direction notifie à la Commission européenne la désignation des personnes de contact. La Direction notifie sans délai à la Commission européenne toute modification de ces informations.

Art. 2.3.8. Le Contrôle de la navigation adresse à la Commission européenne un rapport conformément à l'article 21 du Règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 2.3.9. La Direction peut coopérer avec d'autres États membres, bilatéralement ou multilatéralement, afin de faciliter la prévention et la détection des contournements et infractions potentiels à ce Règlement.

La Direction désigne les personnes auxquelles est confiée la responsabilité de la coopération visée à l'alinéa 1er.

Art. 2.3.10. Conformément à l'article 26 du Règlement (UE) n° 1257/2013, le Contrôle de la navigation peut, à partir de la date de la publication de la liste européenne conformément à l'article 16 du Règlement (UE) n° 1257/2013 et avant la date d'application visée à l'article 32 du Règlement (UE) n° 1257/2013, autoriser le recyclage de navires dans des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne.

Pour l'application de l'alinéa 1er, le Contrôle de la navigation consulte l'autorité compétente des régions.

TITEL 3. – HET MARPOL-VERDRAG

HOOFDSTUK 1. – Algemene bepalingen

Art. 3.1.1. Voor de toepassing van deze Titel wordt onder "schip" verstaan een schip zoals gedefinieerd in artikel 2.5.3.1, 3° van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 3.1.2. De aanvraag van de certificaten in dit hoofdstuk verloopt volgens de instructies van het Directoraat die worden bekendgemaakt op de website van het Directoraat.

De aanvrager voegt bij de aanvraag alle nodige stukken waaruit blijkt dat aan de desbetreffende voorwaarden van het MARPOL-Verdrag is voldaan.

Art. 3.1.3. De weigering om een MARPOL-certificaat uit te reiken, verlengen of vernieuwen wordt betekend aan de aanvrager van het certificaat. De aanvrager of de op het betrokken certificaat te vermelden entiteit kan een facultatief hoger beroep instellen tegen een weigering om een MARPOL-certificaat uit te reiken, verlengen of vernieuwen bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de weigering om het gevraagde certificaat uit te reiken, verlengen of vernieuwen.

De intrekking van een MARPOL-certificaat wordt betekend aan de op het betrokken certificaat vermelde entiteit. De op het betrokken certificaat vermelde entiteit kan een facultatief hoger beroep instellen tegen de intrekking van een MARPOL-certificaat, bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de intrekking van het certificaat.

Art. 3.1.4. Onverminderd de desbetreffende bepalingen van het MARPOL-Verdrag worden de modellen van de MARPOL-certificaten vastgesteld door de Scheepvaartcontrole.

Art. 3.1.5. De MARPOL-certificaten zijn geldig overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van het MARPOL-Verdrag en het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 3.1.6. Het verlenen van vrijstellingen, uitzonderingen en gelijkwaardigheden overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van het MARPOL-Verdrag gebeurt door de Scheepvaartcontrole.

Art. 3.1.7. De Scheepvaartcontrole kan de afgifte van certificaten toevertrouwen aan erkende organisaties.

TITRE 3. – LA CONVENTION MARPOL

CHAPITRE 1er. – Dispositions générales

Art. 3.1.1. Pour l'application du présent Titre, on entend par « navire » tout navire tel que défini à l'article 2.5.3.1, 3° du Code belge de la Navigation.

Art. 3.1.2. La demande de certificats, dans le présent chapitre, se déroule selon les instructions de la Direction, qui sont publiées sur le site web de la Direction.

Le demandeur joint à la demande tous les documents nécessaires démontrant qu'il est satisfait aux conditions de la Convention MARPOL en la matière.

Art. 3.1.3. Le refus de délivrer, prolonger ou renouveler un certificat MARPOL est notifié au demandeur du certificat. Le demandeur ou l'entité à mentionner sur le certificat concerné peut introduire un recours facultatif contre un refus de délivrer, prolonger ou renouveler un certificat MARPOL auprès du Ministre dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification du refus de délivrer, prolonger ou renouveler le certificat demandé.

L'annulation d'un certificat MARPOL est notifiée à l'entité mentionnée sur le certificat concerné. L'entité mentionnée sur le certificat concerné peut introduire un recours facultatif contre l'annulation d'un certificat MARPOL auprès du Ministre dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification de l'annulation du certificat.

Art. 3.1.4. Sans préjudice des dispositions de la Convention MARPOL en la matière, les modèles des certificats MARPOL sont fixés par le Contrôle de la navigation.

Art. 3.1.5. Les certificats MARPOL sont valables conformément aux dispositions de la Convention MARPOL et du Code belge de la Navigation en la matière.

Art. 3.1.6. Les exemptions, exceptions et équivalences sont accordées par le Contrôle de la navigation conformément aux dispositions de la Convention MARPOL en la matière.

Art. 3.1.7. Le Contrôle de la navigation peut confier la délivrance de certificats à des organismes agréés.

Art. 3.1.8. De MARPOL-certificaten moeten steeds aan boord van het schip zijn.

HOOFDSTUK 2. – Olie

Art. 3.2.1. § 1. Wanneer een schip dat geen olietankschip is, is uitgerust met vrachtruimten die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoer van olie in bulk en waarvan de totale capaciteit gelijk is aan of groter dan 200 m^3, dan gelden de voorschriften 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 en 36 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag die van toepassing zijn op olietankschepen, ook voor de bouw en de exploitatie van deze ruimten; wanneer echter de totale capaciteit kleiner is dan 1000 m^3, dan kan voorschrift 34.6 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag worden toegepast in de plaats van de voorschriften 29, 31 en 32.

§ 2. Wanneer een olietankschip in een van zijn vrachtruimten een vracht vervoert die onderworpen is aan de bepalingen van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag, dan is het aangewezen om ook de relevante bepalingen van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag toe te passen.

§ 3. De voorschriften 29, 31 en 32 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt of andere producten bedoeld in de bepalingen van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag vervoeren, die omwille van hun fysieke eigenschappen moeilijk scheidbaar zijn van water of moeilijk op doeltreffende wijze kunnen worden gecontroleerd; voor deze producten gebeurt de controle op de lozingen krachtens voorschrift 34 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag door het aan boord houden van de residuen en de latere verwijdering van al het besmet waswater in ontvangstvoorzieningen.

§ 4. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 5 van dit artikel, zijn de voorschriften 18.6 tot 18.8 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag niet van toepassing op een olietankschip dat op 1 juni 1982 of vóór deze datum werd opgeleverd, zoals bepaald in voorschrift 1.28.3 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag, dat enkel bijzondere reizen maakt tussen:

1° havens of terminals gelegen in een Verdragsstaat bij het MARPOL-Verdrag, of

2° havens of terminals van Verdragsstaten bij het MARPOL-Verdrag, wanneer:

a) de reis volledig binnen een bijzonder gebied plaatsvindt; of

b) de reis volledig binnen andere door de IMO vastgelegde grenzen plaatsvindt.

§ 5. De bepalingen van paragraaf 4 van dit artikel zijn enkel van toepassing wanneer de havens of terminals waarin de vracht tijdens dergelijke reizen wordt ingeladen, zijn uitgerust met voorzieningen die in staat zijn om alle ballast-

Art. 3.1.8. Les certificats MARPOL doivent toujours se trouver à bord du navire.

CHAPITRE 2. – Hydrocarbures

Art. 3.2.1. § 1. Lorsqu'un navire autre qu'un pétrolier est équipé d'espaces à cargaison qui sont construits et utilisés pour le transport d'hydrocarbures en vrac et dont la capacité totale est égale ou supérieure à 200 m3, les prescriptions des règles 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 et 36 de l'Annexe I de la Convention MARPOL applicables aux pétroliers s'appliquent aussi à la construction et à l'exploitation de ces espaces; toutefois, lorsque cette capacité totale est inférieure à 1000 m3, les prescriptions de la règle 34.6 de l'Annexe I de la Convention MARPOL peuvent être appliquées à la place de celles des règles 29, 31 et 32.

§ 2. Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un de ses espaces à cargaison, une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe II de la Convention MARPOL, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

§ 3. Les prescriptions des règles 29, 31 et 32 de l'Annexe I de la Convention MARPOL ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte ou d'autres produits visés par les dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL qui, en raison de leurs propriétés physiques, seraient difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace; dans le cas de ces produits, le contrôle des rejets en vertu de la règle 34 de l'Annexe I de la Convention MARPOL s'effectue par la conservation des résidus à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de lavage contaminées dans des installations de réception.

§ 4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, les règles 18.6 à 18.8 de l'Annexe I de la Convention MARPOL ne s'appliquent pas à un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, qui effectue uniquement des voyages particuliers entre :

1° des ports ou terminaux situés dans un État Partie à la Convention MARPOL, ou

2° des ports ou terminaux d'États Parties à la Convention MARPOL lorsque :

a) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale; ou

b) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'OMI.

§ 5. Les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de tels voyages sont équipés d'installations capables de recevoir et

en waswater uit tanks van olietankschepen die er gebruik van maken te ontvangen en te behandelen en wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° onder voorbehoud van de uitzonderingen bepaald in voorschrift 4 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag wordt alle ballastwater, proper ballastwater inbegrepen, en al het waswater van de tanks aan boord bewaard en overgepompt in ontvangstvoorzieningen en de gepaste rubriek van deel II van het oliejournaal waarnaar wordt verwezen in voorschrift 36 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag van een visum wordt voorzien door de bevoegde overheid van de Havenstaat;

2° de Overheid en de regeringen van de Havenstaten bedoeld in de paragrafen 4,1° en 2° van dit artikel zijn tot een akkoord gekomen over het gebruik van een olietankschip opgeleverd op 1 juni 1982 of vóór deze datum, zoals bepaald in voorschrift 1.28.3 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag, voor een bijzondere reis;

3° de capaciteit van de ontvangstvoorzieningen bedoeld in de relevante bepalingen van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag in de bovenbedoelde havens of terminals, is voor de toepassing van dit artikel, goedgekeurd door de regeringen van de Verdragsstaten bij het MARPOL-Verdrag op wier grondgebied deze havens of terminals zijn gelegen; en

4° het Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie bevat een vermelding dat het olietankschip enkel dergelijke bijzondere reizen maakt.

Art. 3.2.2. Elke lozing van olie op zee door een schip is onderworpen aan de bepalingen van voorschrift 15 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag.

Art. 3.2.3. De schepen bedoeld in voorschrift 14.1 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag moeten voldoen aan de bepalingen van voorschrift 14 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag.

Art. 3.2.4. Het oliejournaal moet conform het MARPOL-Verdrag zijn.

HOOFDSTUK 3. – Lozingen op zee

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.3.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk, verstaat men onder "elektronisch register" een door de Scheepvaartcontrole goedgekeurd(e) voorziening of systeem voor de Belgische schepen, die/dat in de plaats van een register op een papieren drager wordt gebruikt om alle

traiter toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies :

1° sous réserve des exceptions prévues à la règle 4 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus de lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la rubrique appropriée de la partie II du registre des hydrocarbures, auquel il est fait référence à la règle 36 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, est visée par l'autorité de l'État du port compétente;

2° l'Autorité et les gouvernements des États du port visés aux paragraphes 4, 1° et 2° du présent article sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, pour un voyage particulier;

3° la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les ports ou terminaux susvisés, aux fins du présent article, est approuvée par les gouvernements des États Parties à la Convention MARPOL sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés; et

4° le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement de tels voyages particuliers.

Art. 3.2.2. Tous les rejets d'hydrocarbure en mer par un navire sont soumis aux dispositions de la règle 15 de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

Art. 3.2.3. Les navires visés par la règle 14.1 de l'Annexe I de la Convention MARPOL doivent respecter les dispositions de la règle 14 de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

Art. 3.2.4. Le registre des hydrocarbures doit être conforme à la Convention MARPOL.

CHAPITRE 3. – Rejets en mer

Section 1re. – Dispositions générales

Art. 3.3.1. Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par « registre électronique » un dispositif ou système approuvé par le Contrôle de la navigation, en ce qui concerne les navires belges, qui est utilisé à la place d'un registre sur support papier pour consigner sous forme

gegevens over lozingen, overdrachten en andere operaties die krachtens dit hoofdstuk moeten worden geregistreerd, elektronisch te registreren.

Art. 3.3.2. § 1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, gelden de bepalingen van dit hoofdstuk voor alle gecertificeerde schepen die geschikt zijn voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.

§ 2. Wanneer een vracht die is onderworpen aan de bepalingen van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag wordt vervoerd in een ladingtank van een NLS-tankschip, dan zijn tevens de relevante bepalingen van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag van toepassing.

Afdeling 2. Indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen

Art. 3.3.3. § 1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden de schadelijke vloeistoffen ingedeeld in vier categorieën zoals volgt:

1° Categorie X - Schadelijke vloeistoffen die wanneer deze in zee worden geloosd bij reinigingsoperaties van tanks of bij ontballasten, erom bekend staan een ernstig risico te vormen voor de levende rijkdommen van de zee of voor de menselijke gezondheid en die dus een verbod op lozing ervan in het mariene milieu rechtvaardigen;

2° Categorie Y - Schadelijke vloeistoffen die wanneer deze in zee worden geloosd bij reinigingsoperaties van tanks of bij ontballasten, erom bekend staan een risico te vormen voor de levende rijkdommen van de zee of voor de menselijke gezondheid of die schade kunnen toebrengen aan de belevingswaarden of aan andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee en derhalve een inperking van de kwaliteit en kwantiteit van lozingen in het mariene milieu rechtvaardigen;

3° Categorie Z - Schadelijke vloeistoffen die wanneer deze in zee worden geloosd bij reinigingsoperaties van tanks of bij ontballasten, erom bekend staan een laag risico te vormen voor de levende rijkdommen van de zee of voor de menselijke gezondheid en die dus minder rigoureuze beperkingen voor de kwaliteit en kwantiteit van de lozingen in het mariene milieu rechtvaardigen.

4° Overige substanties: Substanties aangeduid met de vermelding OS (Other substances) in de kolom van de vervuilingscategorieën van Hoofdstuk 18 van de Internationale Code inzake het vervoer van chemicaliën in bulk, die werden beoordeeld en waarvan werd vastgesteld dat ze niet behoren tot de categorieën X, Y, Z zoals bepaald in dit artikel omdat ze momenteel worden beschouwd als ongevaarlijk voor de levende rijkdommen van de zee, voor de menselijke

électronique les renseignements concernant les rejets, transferts et autres opérations qui doivent l'être en vertu du présent chapitre.

Art. 3.3.2. § 1er. Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives en vrac.

§ 2. Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL est transportée dans une citerne à cargaison de navire-citerne NLS, les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la Convention MARPOL s'appliquent également.

Section 2. Classement en catégories des substances liquides nocives

Art. 3.3.3. § 1er. Aux fins des articles du présent chapitre, les substances liquides nocives sont réparties en quatre catégories, comme suit :

1° Catégorie X - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc l'interdiction des rejets dans le milieu marin;

2° Catégorie Y - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque pour les ressources marines ou pour la santé humaine ou causer un préjudice aux valeurs d'agrément ou à d'autres utilisations légitimes de la mer et justifient donc une limitation de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin;

3° Catégorie Z - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque faible pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc des restrictions moins rigoureuses de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin.

4° Autres substances : Les substances identifiées par la mention OS (autres substances) dans la colonne des catégories de pollution du chapitre 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, qui ont été évaluées et dont il a été constaté qu'elles ne relevaient pas des catégories X, Y ou Z telles que définies dans le présent article du fait qu'elles sont considérées, actuellement, comme ne présentant pas de danger pour les ressources

gezondheid, voor de belevingswaarden of andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee wanneer ze tijdens reinigingsoperaties van tanks of bij ontballasten in zee worden geloosd. De lozing van ruim- of ballastwater of andere residuen of mengsels die uitsluitend de als "overige substanties" aangemerkte stoffen bevatten, is aan geen enkele van de voorschriften van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag onderworpen.

§ 2. De te volgen richtlijnen voor de indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen staan in aanhangsel 1 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Wanneer wordt overwogen om een vloeibare substantie in bulk te vervoeren welke niet in een in paragraaf 1 van dit artikel bepaalde categorie is ingedeeld, en wanneer een deel van dit vervoer op het Belgische grondgebied plaatsvindt, dan stelt de Scheepvaartcontrole in overleg met de andere bij het vervoer betrokken Verdragsstaten een voorlopige beoordeling op voor dit vervoer door zich te baseren op de richtlijnen vermeld in paragraaf 2 van dit artikel. Het vervoer mag niet plaatsvinden alvorens er over deze beoordeling een overeenkomst is bereikt. Wanneer het directoraat de beoordeling heeft aangevraagd, dan stelt het de IMO zo spoedig mogelijk, en uiterlijk 30 dagen na de datum waarop deze overeenkomst is gesloten, in kennis van informatie over de inhoud en de voorlopige beoordeling.

Afdeling 3. Operationele lozingen van residuen van schadelijke vloeistoffen

Art. 3.3.4. Behoudens de bepalingen van voorschrift 3 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag moet de controle op de lozing van residuen van schadelijke vloeistoffen of ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, voldoen aan de onderstaande bepalingen:

1° Voor wat betreft de lozingen:

a) De lozing in zee van residuen van stoffen van categorie X, Y of Z of van voorlopig als zodanig beoordeelde stoffen, of van ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, is verboden, tenzij deze lozingen plaatsvinden in volledige overeenstemming met de van toepassing zijnde voorschriften voor de bedrijfsvoering zoals uiteengezet in dit hoofdstuk.

b) Voordat de tank conform de bepalingen van dit artikel wordt voorgewassen of geloosd, moet deze zoveel mogelijk worden geleegd volgens de in het Handboek voorgeschreven methoden.

c) Het vervoer van stoffen die niet in categorieën zijn ingedeeld, noch voorlopig als zodanig zijn

marines, la santé humaine, les valeurs d'agrément ou d'autres utilisations légitimes de la mer lorsqu'elles sont rejetées à la mer au cours d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage. Le rejet d'eaux de cale ou de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant uniquement des substances désignées en tant qu'"Autres substances" n'est soumis à aucune des prescriptions de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

§ 2. Les directives à suivre pour le classement en catégories des substances liquides nocives figurent à l'appendice 1 de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

§ 3. Lorsqu'il est envisagé de transporter une substance liquide en vrac qui n'a pas été classée dans une catégorie définie au paragraphe 1 du présent article, et qu'une partie de ce transport concerne le territoire belge, le Contrôle de la navigation établit d'un commun accord avec les autres Etats Parties concernés par le transport une évaluation provisoire aux fins de ce transport, en se fondant sur les directives mentionnées au paragraphe 2 du présent article. Le transport ne doit pas avoir lieu avant qu'un accord soit intervenu sur cette évaluation. Lorsque l'évaluation a été demandée par la Direction, celle-ci informe l'OMI dès que possible, et au plus tard 30 jours après la date à laquelle cet accord a été conclu, en lui communiquant des renseignements relatifs à la substance et à l'évaluation provisoire.

Section 3. Rejets en exploitation de résidus de substances liquides nocives

Art. 3.3.4. Sous réserve des dispositions de la règle 3 de l'Annexe II de la Convention MARPOL, le contrôle des rejets de résidus de substances liquides nocives ou des eaux de ballast, des eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances doit être conforme aux dispositions suivantes :

1° en ce qui concerne les rejets :

a) Il est interdit de rejeter à la mer des résidus de substances relevant de la catégorie X, Y, ou Z ou de substances provisoirement évaluées comme telles, ou des eaux de ballast, des eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances, à moins que ces rejets ne soient effectués en pleine conformité avec les prescriptions applicables en matière d'exploitation, énoncées dans le présent chapitre.

b) Avant de procéder à un prélavage ou à un rejet conformément aux dispositions du présent article, la citerne concernée doit être vidée au maximum conformément aux méthodes prescrites dans le Manuel.

c) Le transport de substances qui n'ont été ni classées en catégories, ni évaluées

beoordeeld, noch zijn beoordeeld op de in artikel 3.3.3 voorgeschreven wijze, of van ballastwater, van tankwaswater of van andere mengsels die residuen van dergelijke stoffen bevatten, alsmede de lozing in zee van dergelijke stoffen die het gevolg zijn van dit vervoer, is verboden.

2° Voor wat betreft de lozingsnormen:

a) Indien de bepalingen van dit artikel de lozing in zee toestaan van stoffen van categorie X, Y of Z of van voorlopig als zodanig beoordeelde stoffen, of van ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, dan zijn de onderstaande lozingsnormen van toepassing:

i) het schip vaart met een snelheid van ten minste 7 knopen voor schepen met eigen voortstuwing en ten minste 4 knopen voor andere schepen;

ii) de lozing gebeurt via de onder de waterlijn gelegen wateruitla(a)t(en), zonder dat het maximale debiet waarvoor de onderwateruitla(a)t(en) is (zijn) ontworpen, wordt overschreden; en

iii) de lozing gebeurt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.

b) Voor schepen die vóór 1 januari 2007 zijn gebouwd, is de lozing in zee van residuen van stoffen van categorie Z, of van voorlopig als zodanig beoordeelde stoffen, of van ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten onder de waterlijn, niet verplicht.

c) Voor stoffen van categorie Z kan de Scheepvaartcontrole vrijstelling verlenen van de voorschriften van 2°, a), iii), betreffende de afstand van ten minste 12 zeemijl tot het dichtstbijzijnde land voor schepen die uitsluitend reizen in de Belgische wateren uitvoeren. Bovendien kan de Scheepvaartcontrole vrijstelling verlenen van dezelfde voorschriften met betrekking tot de lozingsafstand van ten minste 12 zeemijl tot het dichtstbijzijnde land in het geval van een Belgisch schip dat reizen maakt in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie van een aangrenzende Staat vallen, indien er een schriftelijke vrijstellingsovereenkomst tussen België en de betrokken kuststaat is gesloten, op voorwaarde dat dit geen gevolgen heeft voor een derde partij. Informatie over een dergelijke overeenkomst moet door het directoraat binnen 30 dagen aan de IMO worden meegedeeld.

3° Met betrekking tot de ventilatie van ladingresiduen kunnen door de Scheepvaartcontrole goedgekeurde ventilatiemethoden worden gebruikt om ladingresiduen uit een tank te verwijderen. Deze

provisoirement, ni évaluées de la façon prévue à l'article 3.3.3, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant des résidus de telles substances, est interdit, de même que le rejet à la mer de ces substances résultant d'un tel transport.

2° en ce qui concerne les normes de rejets :

a) Lorsque les dispositions du présent article autorisent le rejet à la mer de substances relevant de la catégorie X, Y ou Z ou de substances provisoirement évaluées comme telles, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances, les normes de rejet suivantes s'appliquent :

i) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

ii) le rejet s'effectue sous la flottaison, par le ou les orifices de rejet immergés, sans dépasser le débit maximal pour lequel le ou les orifices de rejet immergés ont été conçus; et

iii) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

b) Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2007, le rejet à la mer de résidus des substances relevant de la catégorie Z ou des substances provisoirement évaluées comme telles, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances au-dessous de la flottaison n'est pas obligatoire.

c) Le Contrôle de la navigation peut accorder, pour les substances relevant de la catégorie Z, une dérogation aux prescriptions du 2°, a) iii) concernant la distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des navires qui effectuent uniquement des voyages dans les eaux belges. En outre, le Contrôle de la navigation peut accorder une dérogation aux mêmes prescriptions concernant la distance de rejet d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas d'un navire belge lorsqu'il effectue des voyages dans des eaux soumises à la souveraineté ou à la juridiction d'un État adjacent si un accord de dérogation a été établi par écrit entre la Belgique et l'État côtier intéressé, sous réserve qu'aucune tierce partie ne soit affectée. Des renseignements sur un tel accord doivent être communiqués par la Direction dans les 30 jours à l'OMI.

3° En ce qui concerne la ventilation des résidus de cargaison, des méthodes de ventilation approuvées par le Contrôle de la navigation peuvent être utilisées pour éliminer les résidus de cargaison d'une citerne. Ces méthodes doivent

methoden moeten in overeenstemming zijn met aanhangsel 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag. Water dat vervolgens in de tank wordt gebracht, wordt als schoon beschouwd en is niet onderworpen aan de in dit hoofdstuk bepaalde lozingsvoorschriften.

4° Op verzoek van de kapitein van het schip kan de Scheepvaartcontrole het schip vrijstellen van voorwas indien zij zich ervan heeft vergewist:

a) dat de geleegde tank bedoeld is om een identieke lading of een andere met de vorige lading verenigbare stof te ontvangen en dat de tank niet wordt gewassen of geballast vóór het laden; of

b) dat de geleegde tank niet op zee wordt gewassen noch geballast. De voorwas wordt conform de toepasselijke paragraaf van dit voorschrift in een andere haven uitgevoerd, mits schriftelijk wordt bevestigd dat er in die haven een voor dit doel geschikte ontvangstvoorziening beschikbaar is; of

c) dat de ladingresiduen worden verwijderd door middel van een door de Scheepvaartcontrole goedgekeurde ventilatiemethode conform aanhangsel 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

5° Met betrekking tot het gebruik van reinigingsmiddelen of additieven zijn de onderstaande bepalingen van toepassing:

a) Wanneer voor het wassen van een tank een ander wasmiddel dan water wordt gebruikt, zoals minerale olie of een gechloreerd oplosmiddel, is de lozing van dit middel onderworpen aan de bepalingen van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag of van dit hoofdstuk, die van toepassing zouden zijn indien dit middel als lading zou worden vervoerd. De tankwasmethoden die het gebruik van dergelijke middelen vereisen, moeten in het Handboek worden beschreven en door de Scheepvaartcontrole worden goedgekeurd.

b) Wanneer kleine hoeveelheden reinigingsadditieven (detergenten) aan water worden toegevoegd om het wassen van tanks te vergemakkelijken, mogen geen additieven worden gebruikt die bestanddelen van verontreinigingscategorie X bevatten, met uitzondering van bestanddelen die gemakkelijk biologisch afbreekbaar zijn en waarvan de totale concentratie in het reinigingsadditief minder dan 10 % bedraagt. Er worden geen extra beperkingen toegevoegd aan de beperkingen die van toepassing zijn op de betrokken tank als gevolg van de laatste vervoerde lading.

6° Met betrekking tot de lozing van residuen van categorie X zijn de onderstaande bepalingen van toepassing, onder voorbehoud van de bepalingen in 1°:

a) Een tank waaruit een stof van categorie X is gelost, dient te worden voorgewassen voordat

être conformes à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL. L'eau introduite par la suite dans la citerne doit être considérée comme propre et n'est pas soumise aux prescriptions en matière de rejet prévues dans le présent chapitre.

4° À la demande du capitaine du navire, le Contrôle de la navigation peut exempter le navire du prélavage s'il s'est assuré :

a) que la citerne déchargée est destinée à recevoir un chargement identique ou une autre substance compatible avec la précédente et que la citerne ne sera ni lavée ni ballastée avant son chargement; ou

b) que la citerne déchargée ne sera ni lavée ni ballastée en mer. Le prélavage sera effectué, conformément au paragraphe applicable de la présente règle, dans un autre port, sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et adéquate à cette fin; ou

c) que les résidus de cargaison seront éliminés par une méthode de ventilation approuvée par le Contrôle de la navigation conformément à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

5° En ce qui concerne l'utilisation d'agents ou d'additifs de nettoyage, les dispositions suivantes sont d'application :

a) Lorsqu'un agent de lavage autre que de l'eau, comme par exemple une huile minérale ou un solvant chloré, est utilisé au lieu d'eau pour laver une citerne, le rejet de cet agent doit être soumis aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL ou du présent chapitre qui s'appliqueraient si cet agent était transporté en tant que cargaison. Les méthodes de lavage des citernes qui nécessitent l'emploi de tels agents doivent être énoncées dans le Manuel et approuvées par le Contrôle de la navigation.

b) Lorsque de petites quantités d'additifs de nettoyage (produits détergents) sont ajoutées à l'eau pour faciliter le lavage des citernes, aucun additif contenant des composants de la catégorie de pollution X ne doit être utilisé, à l'exception des composants qui sont facilement biodégradables et dont la concentration totale est inférieure à 10 % dans l'additif de nettoyage. Aucune restriction supplémentaire ne doit s'ajouter à celles qui s'appliquent à la citerne intéressée du fait de la dernière cargaison transportée.

6° En ce qui concerne le rejet de résidus de la catégorie X, les dispositions ci-après s'appliquent sous réserve des dispositions du 1° :

a) Une citerne de laquelle une substance de la catégorie X a été déchargée doit subir un

het schip de loshaven verlaat. De bij de reiniging ontstane residuen moeten in een ontvangstvoorziening worden gelost totdat de concentratie van de stof in het in de ontvangstvoorziening geloosde effluent, zoals blijkt uit de analyse van de door de inspecteur genomen effluentmonsters, gelijk is aan of lager is dan 0,1 gewichtsprocent. Wanneer de vereiste concentratie is bereikt, moet ook nog het resterende tankwaswater in de ontvangstvoorziening worden geloosd en dit totdat de tank leeg is. Deze handelingen moeten op passende wijze in het vrachtregister worden vermeld en door de Scheepvaartcontrole van een visum worden voorzien.

b) Water dat nadien in de tank is gebracht, mag conform de in 2° van dit artikel genoemde lozingsnormen in zee worden geloosd.

c) Wanneer de Scheepvaartcontrole zich ervan heeft vergewist dat het onmogelijk is de concentratie van de stof in het effluent te meten zonder een buitensporige vertraging voor het schip te veroorzaken, dan kan zij een andere methode als gelijkwaardig aanvaarden om de in 6°, onder a), vermelde concentratie te verkrijgen, op voorwaarde dat:

i) de tank werd voorgewassen conform een door de Scheepvaartcontrole goedgekeurde methode conform aanhangsel 6 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag; en

ii) dat de passende vermeldingen in het vrachtregister worden opgenomen en door de Scheepvaartcontrole van een visum werden voorzien.

7° a) Onder voorbehoud van de bepalingen in 1°, zijn de onderstaande bepalingen van toepassing:

i) De methoden voor de lozing van residuen van stoffen van categorie Y of Z moeten voldoen aan de in 2° van dit artikel bepaalde lozingsnormen.

(ii) Indien het lossen van een stof van categorie Y of Z niet conform het Handboek wordt uitgevoerd, moet er een voorwas worden uitgevoerd voordat het schip de loshaven verlaat, tenzij ten genoegen van de Scheepvaartcontrole andere maatregelen werden genomen om ladingresiduen van het schip te verwijderen opdat de in dit hoofdstuk vastgelegde hoeveelheden worden gehaald. Reinigingswater afkomstig van een dergelijke voorwasbeurt wordt geloosd in een ontvangstvoorziening in de loshaven of in een andere haven met een geschikte ontvangstvoorziening, mits schriftelijk wordt bevestigd dat er in die haven een voor dit doel geschikte ontvangstvoorziening beschikbaar is.

prélavage avant que le navire ne quitte le port de déchargement. Les résidus résultant du nettoyage doivent être déchargés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent rejeté dans l'installation de réception, telle que l'indique l'analyse des échantillons de l'effluent prélevés par l'inspecteur, soit égale ou inférieure à 0,1 % en poids. Quand la concentration requise est atteinte, le reste des eaux de lavage de la citerne doit continuer d'être rejeté dans l'installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide. Les mentions appropriées de ces opérations doivent être portées sur le registre de la cargaison et visées par le Contrôle de la navigation.

b) L'eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer conformément aux normes de rejet énoncées au 2° du présent article.

c) Lorsque le Contrôle de la navigation s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer de retard excessif au navire, il peut accepter une autre méthode à titre d'équivalent pour obtenir la concentration spécifiée au 6°, a), à condition que :

i) la citerne ait subi un prélavage conformément à une méthode approuvée par le Contrôle de la navigation et conforme à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention MARPOL ; et

ii) que les mentions appropriées soient portées sur le registre de la cargaison et visées par le Contrôle de la navigation.

7° a) Sous réserve des dispositions du 1°, les dispositions ci-après s'appliquent :

i) Les méthodes de rejet des résidus de substances de la catégorie Y ou Z doivent permettre de satisfaire aux normes de rejet énoncées au 2° du présent article.

ii) Si le déchargement d'une substance de la catégorie Y ou Z n'est pas effectué conformément au Manuel, un prélavage doit être effectué avant que le navire ne quitte le port de déchargement à moins que d'autres mesures ne soient prises à la satisfaction du Contrôle de la navigation pour éliminer les résidus de la cargaison du navire de manière à atteindre les quantités spécifiées dans le présent chapitre. Les eaux de nettoyage résultant de ce prélavage doivent être rejetées dans une installation de réception au port de déchargement ou dans un autre port pourvu d'une installation de réception appropriée, sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et adéquate à cette fin.

iii) Voor hoogviskeuze of stollende stoffen van categorie Y gelden de onderstaande bepalingen:

1) er moet een voorwasmethode conform aanhangsel 6 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag worden toegepast;

2) het mengsel van residuen en water afkomstig van de voorwas moet in een ontvangstvoorziening worden geloosd totdat de tank leeg is; en

3) het water dat nadien in de tank is gebracht, mag conform de in 2° van dit artikel bepaalde lozingsnormen in zee worden geloosd.

iv) Voor stoffen van categorie Y die persistente drijvende stoffen zijn met een viscositeit van 50 mPa-s of meer bij 20ºC en/of een smeltpunt van 0ºC of meer, waarvoor de vermelding "16.2.7" in kolom 0 van hoofdstuk 17 van de IBC-code voorkomt, zijn de onderstaande bepalingen van toepassing in de gebieden die zijn vastgelegd in voorschrift 13, paragraaf 9, van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag:

1) een voorwasmethode conform de voorschriften van aanhangsel 6 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag moet worden toegepast;

2) het mengsel van residuen en water afkomstig van de voorwas moet in een ontvangstvoorziening van de loshaven worden geloosd totdat de tank leeg is; en

3) het water dat nadien in de tank is gebracht, mag conform de in 2° van dit artikel bepaalde lozingsnormen in zee worden geloosd.

b) De voorschriften voor ballast- en ontballastingswerkzaamheden zijn als volgt:

i) Na het lossen en, indien nodig, na het voorwassen, kan een ladingtank worden geballast. De methoden voor de lozing van deze ballast worden uiteengezet in lid 2 van dit artikel.

ii) Ballast die in een ladingtank is gebracht en die op zodanige wijze is gewassen dat de ballast minder dan 1 ppm van de eerder vervoerde stof bevat, mag ongeacht de lozingssnelheid, de snelheid van het schip of de plaats van de lozingsopeningen in zee worden geloosd, mits het schip ten minste 12 mijl van het dichtstbijzijnde land is verwijderd en de waterdiepte niet minder dan 25 meter bedraagt. De vereiste zuiverheidsgraad wordt verkregen wanneer de tank is voorgewassen volgens de methode bepaald in aanhangsel 6 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag en de tank vervolgens is onderworpen aan een volledige cyclus van de wasapparatuur in het geval van schepen die vóór 1 juli 1994 zijn gebouwd, of is gewassen met een hoeveelheid water die ten minste gelijk is aan de met k = 1,0 berekende hoeveelheid.

iii) Pour les substances à viscosité élevée ou qui se solidifient de la catégorie Y, les dispositions suivantes s'appliquent :

1) une méthode de prélavage conforme à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention MARPOL doit être appliquée;

2) le mélange de résidus et d'eau résultant du prélavage doit être rejeté dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide; et

3) l'eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer conformément aux normes de rejet énoncées au 2° du présent article.

iv) Pour les substances relevant de la catégorie Y qui sont des substances flottantes persistantes dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa·s à 20 ºC et/ou dont le point de fusion est égal ou supérieur à 0 ºC, pour lesquelles la mention "16.2.7" figure dans la colonne 0 du chapitre 17 du Recueil IBC, les dispositions suivantes sont applicables dans les zones définies au paragraphe 9 de la règle 13 de l'Annexe II de la Convention MARPOL :

1) une méthode de prélavage conforme aux prescriptions de l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention MARPOL doit être appliquée;

2) le mélange de résidus et d'eau résultant du prélavage doit être rejeté dans une installation de réception du port de déchargement jusqu'à ce que la citerne soit vide; et

3) l'eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer conformément aux normes de rejet énoncées dans le 2° du présent article.

b) Les prescriptions relatives aux opérations de ballastage et déballastage sont les suivantes :

i) Après le déchargement et s'il y a lieu, après un prélavage, une citerne à cargaison peut être ballastée. Les méthodes de rejet de ce ballast sont énoncées au 2° du présent article.

ii) Le ballast introduit dans une citerne à cargaison, qui a été lavée de telle façon que le ballast contient moins de 1 ppm de la substance transportée auparavant, peut être rejeté à la mer sans considération du taux de rejet, de la vitesse du navire ou de l'emplacement des orifices de rejet, à condition que le navire ne se trouve pas à moins de 12 milles de la terre la plus proche et que la profondeur d'eau ne soit pas inférieure à 25 mètres. Le degré de propreté requis est obtenu lorsqu'il a été procédé à un prélavage selon la méthode spécifiée à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention MARPOL et que la citerne a ensuite été soumise à un cycle complet de l'appareil de lavage dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1994 ou a été lavée avec une quantité d'eau qui ne soit pas inférieure à celle calculée avec k = 1,0.

iii) De lozing in zee van schone of gescheiden ballast is niet onderworpen aan de voorschriften van dit hoofdstuk.

8° Met betrekking tot lozingen in het Antarctische gebied zijn de onderstaande bepalingen van toepassing:

a) Onder "Antarctisch gebied" verstaat men het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte.

b) In het Antarctische gebied is de lozing in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, verboden.

iii) Le rejet à la mer de ballast propre ou séparé n'est pas soumis aux prescriptions du présent chapitre.

8° En ce qui concerne les rejets dans la zone Antarctique, les dispositions suivantes sont d'application :

a) Par 'Zone de l'Antarctique', l'on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60°S.

b) Dans la zone de l'Antarctique, tout rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances est interdit.

Art. 3.3.5. § 1. Elk schip dat gecertificeerd is voor het vervoer van stoffen van categorie X, Y of Z, moet een Handleiding aan boord hebben. Voor Belgische schepen keurt de Scheepvaartcontrole het Handboek goed. Dit Handboek moet in overeenstemming zijn met aanhangsel 4 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Het belangrijkste doel van het Handboek is om, voor de scheepsofficieren, de bepalingen en alle bedrijfsprocedures vast te stellen die moeten worden gebruikt voor het behandelen van de vracht, het schoonmaken van de tanks, het behandelen van de residuen en het ballasten of ontballasten van de ladingtanks, teneinde te voldoen aan de voorschriften van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

Art. 3.3.5. § 1er. Tout navire certifié apte à transporter des substances de la catégorie X, Y ou Z doit avoir à bord un Manuel. Pour les navires belges, le Contrôle de la navigation approuve le Manuel. Ce Manuel doit être conforme au modèle normalisé figurant à l'appendice 4 de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

§ 2. L'objet essentiel du Manuel est d'identifier, à l'intention des officiers du navire, les dispositifs et l'ensemble des procédures d'exploitation à utiliser pour la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus et le ballastage ou le déballastage des citernes à cargaison, afin de satisfaire aux prescriptions de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

Art. 3.3.6. § 1. Elk schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is, moet een vrachtregister aan boord hebben. Dit register, ongeacht of het al dan niet deel uitmaakt van het voorgeschreven logboek, of dat het wel of niet een elektronisch register betreft dat door de Scheepvaartcontrole moet worden goedgekeurd rekening houdend met de door de IMO ontwikkelde richtsnoeren, moet in overeenstemming zijn met het model in aanhangsel 2 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Elke in aanhangsel 2 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag genoemde handeling moet na voltooiing ervan onmiddellijk in het vrachtregister worden vermeld.

§ 3. In geval van een accidentele lozing van een schadelijke vloeistof of een mengsel dat een dergelijke stof bevat of een lozing die valt onder de bepalingen van voorschrift 3 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag, moeten de omstandigheden van en de redenen voor de lozing in het vrachtregister worden vermeld.

§ 4. Elke vermelding in het vrachtregister moet worden ondertekend door de voor de betrokken operatie verantwoordelijke officier of officieren en elke bladzijde of groep van elektronische vermeldingen moet door de kapitein worden ondertekend. De vermeldingen moeten overeenkomstig voorschrift 15 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag worden aangebracht in het

Art. 3.3.6. § 1er. Tout navire auquel s'applique le présent chapitre doit être muni d'un registre de la cargaison. Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire ou qu'il s'agisse ou non d'un registre électronique qui doit être approuvé par le Contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'OMI, doit être conforme au modèle figurant à l'appendice 2 de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

§ 2. Une fois achevée, toute opération spécifiée à l'appendice 2 de l'Annexe II de la Convention MARPOL doit être rapidement consignée dans le registre de la cargaison.

§ 3. En cas de rejet accidentel de substance liquide nocive ou de tout mélange contenant une telle substance ou de rejet visé par les dispositions de la règle 3 de l'Annexe II de la Convention MARPOL, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre de la cargaison.

§ 4. Chaque mention portée sur le registre de la cargaison doit être signée par l'officier ou les officiers responsables de l'opération en question et chaque page ou groupe de mentions électroniques doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être portées de manière conforme à la règle 15 de l'Annexe II de la Convention MARPOL sur le registre de la

vrachtregister voor schepen die een internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, of een certificaat als bedoeld in voorschrift 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag bezitten. Indien de vermeldingen ook in een officiële landstaal van België zijn aangebracht, dan prevaleert deze taal in geval van geschil of onenigheid.

§ 5. Het vrachtregister moet worden bewaard op een plaats waar het gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie en het moet, met uitzondering van gesleepte schepen zonder bemanning, aan boord van het schip worden bewaard. Het moet gedurende een periode van drie jaar vanaf de laatste vermelding worden bewaard.

§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het vrachtregister aan boord van elk schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is, inspecteren terwijl dat schip zich in een van haar havens bevindt. Zij kan een afschrift van elke vermelding in dat register opvragen en eisen dat de kapitein van het schip de echtheid ervan bevestigt. Elk door de kapitein van het schip aldus voor eensluidend gewaarmerkt afschrift wordt in een gerechtelijke procedure beschouwd als een ontvankelijk bewijs van de in het vrachtregister vermelde feiten. De inspectie van het vrachtregister en het maken van de door de bevoegde autoriteit krachtens deze paragraaf voor eensluidend gewaarmerkte afschriften moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd en deze mogen geen buitensporige vertraging voor het schip veroorzaken.

cargaison pour les navires possédant un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ou un certificat visé à la règle 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle nationale de la Belgique, celle-ci doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

§ 5. Le registre de la cargaison doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

§ 6. Le Contrôle de la navigation peut inspecter le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel le présent chapitre s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

Afdeling 4. Internationale code voor schepen die in polaire wateren varen

Art. 3.3.7. § 1. Deze afdeling is van toepassing op alle gecertificeerde schepen die geschikt zijn voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk en die in polaire wateren varen, zoals bepaald door het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, moet een schip als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel voldoen aan de milieubepalingen uit de inleiding en hoofdstuk 2 van deel II-A van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied, zoals bepaald in het MARPOL-Verdrag, naast alle andere toepasselijke voorschriften van dit hoofdstuk.

§ 3. Hoofdstuk 2 van deel II-A van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied moet worden toegepast met inachtneming van de aanvullende aanbevelingen in deel II-B van de genoemde code.

Section 4. Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires

Art. 3.3.7. § 1er. La présente section s'applique à tous les navires certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives en vrac qui sont exploités dans les eaux polaires, telles que définies par la Convention MARPOL.

§ 2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 du présent article doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire, tel que défini par la Convention MARPOL, en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables du présent chapitre.

§ 3. Il faudrait appliquer le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil.

HOOFDSTUK 4. – Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen

CHAPITRE 4. – Teneur en soufre de combustibles marins

Art. 3.4.1. Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003, bij Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005, bij Verordening (EG) nr. 219/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009, bij Richtlijn 2009/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 en bij Richtlijn 2012/33/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 en de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

Art. 3.4.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "scheepsbrandstof", een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen;

Deze omvat uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die gebruikt wordt aan boord van binnenschepen of pleziervaartuigen, zoals omschreven in Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines en Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen, indien deze vaartuigen zich op zee bevinden;

2° "passagiersschip", een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert, waarbij een passagier iedere persoon aan boord is met uitzondering van:

i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip; en

ii) kinderen beneden de leeftijd van één jaar;

3° "geregelde dienst", een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een

Art. 3.4.1. Le présent chapitre prévoit la transposition partielle de la Directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE, modifiée par la Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003, par la Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005, par le Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009, par la Directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 et par la Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 et la transposition partielle de la Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Art. 3.4.2. Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° « combustible marin » : tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217 ;

Cette définition inclut tout combustible liquide dérivé du pétrole, utilisé à bord d'un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance, tel que défini par la Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers et par la Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, lorsque ces bateaux sont en mer ;

2° « navires à passagers » : les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que :

i) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ; et

ii) les enfants de moins d'un an ;

3° « services réguliers » : une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes

reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:
i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare regelmatige reeks vormen;
4° "schip op zijn ligplaats", een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een Belgische haven, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;
5° "emissiereductiemethode": in een schip te installeren uitrustingsstukken, materialen, toestellen of apparaten, of andere procedures, alternatieve brandstoffen of nalevingsmethoden die worden gebruikt als een controleerbaar, kwantificeerbaar en handhaafbaar alternatief voor scheepsbrandstof met een laag zwavelgehalte die voldoet aan de vereisten gesteld in dit hoofdstuk;
6° "Douane": Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen van de Federale Overheidsdienst Financiën;
7° "FAPETRO": het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten;

Art. 3.4.3. De bij dit hoofdstuk vastgestelde beperking van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is niet van toepassing op:
1° brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen;
2° brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt.
3° het gebruik van brandstoffen in een schip specifiek om de veiligheid van een schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden;

4° het gebruik van brandstoffen dat noodzakelijk is geworden ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits na het ontstaan van de schade alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om te hoge emissies te voorkomen of tot een minimum te beperken, en mits er zo spoedig mogelijk maatregelen worden genomen om de schade te herstellen; dit is niet van toepassing wanneer de eigenaar of kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken of roekeloos handelde;
5° brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductiemethoden overeenkomstig de artikelen 9.8 en 9.9.

Art. 3.4.4. § 1. Scheepsbrandstoffen mogen niet worden gebruikt op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeewateren en in de Belgische exclusief economische zone indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 0,10 in massaprocent.

ports ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale :
i) suivant un horaire publié ; ou
ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire ;
4° « navires à quai » : les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port belge lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises ;
5° « méthode de réduction des émissions » : toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences du présent chapitre qui soient vérifiables, quantifiables et applicables ;
6° « Douane » : l'Administration générale des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances ;
7° « FAPETRO » : le Fonds d'analyse des produits pétroliers ;

Art. 3.4.3. Les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent chapitre pour les combustibles marins ne s'appliquent pas aux :
1° combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais ;
2° combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires.
3° utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ;
4° utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie ; cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement ;
5° combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 9.8 et 9.9.

Art. 3.4.4. § 1er. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés sur les eaux intérieures, les eaux maritimes belges et dans la zone économique exclusive belge si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 0,10 % en masse.

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten België zijn begonnen.

§ 2. Er mogen er geen scheepsbrandstoffen vervoerd worden om gebruikt te worden aan boord van het schip op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeewateren en in de Belgische exclusief economische zone waarvan het zwavelgehalte meer is dan 0,50 massaprocent.

§ 3. Onverminderd het bepaalde in paragraaf 4, mogen passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit een haven van een lidstaat van de Europese Unie, die de Belgische vlag voeren, tot 1 januari 2020 geen scheepsbrandstoffen gebruiken waarvan het zwavelgehalte van die scheepsbrandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent.

§ 4. Schepen die de Belgische vlag voeren, mogen geen scheepsbrandstoffen gebruiken waarvan het zwavelgehalte meer bedraagt dan 0,10 massaprocent:

- in het Baltische zeegebied bedoeld in Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag;
- in het beheersgebied met SOx-emissie van de Noordzee;
- voor elk ander zeegebied, inclusief havens, dat door de IMO vervolgens overeenkomstig Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag als beheersgebied voor SOx-emissie wordt aangewezen, twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing.

§ 5. Schepen die de Belgische vlag voeren, mogen geen scheepsbrandstoffen gebruiken en aan boord hebben om te gebruiken aan boord van het schip waarvan het zwavelgehalte meer bedraagt dan 0,50 massaprocent in gebieden anders dan deze vermeld in paragraaf 4 van dit artikel.

§ 6. Indien de Scheepvaartcontrole vaststelt dat een schip niet voldoet aan de in dit hoofdstuk bepaalde normen voor scheepsbrandstoffen, kan de Scheepvaartcontrole het schip verplichten:

a) verslag te doen van de maatregelen die zijn genomen om aan de bepalingen te voldoen, alsmede;

b) aan te tonen dat gepoogd is scheepsbrandstof die voldoet aan dit hoofdstuk, in overeenstemming met het vaartplan, aan te kopen, en, ingeval die niet beschikbaar was waar gepland, gepoogd is alternatieve verkooppunten te vinden en dat er, ondanks alle pogingen scheepsbrandstof te verkrijgen die voldoet aan dit hoofdstuk, niet zulke scheepsbrandstof voor aankoop beschikbaar was.

Cette disposition s'applique à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Belgique.

§ 2. Les combustibles marins ne peuvent pas être transportés pour utilisation à bord du navire sur les eaux intérieures, les eaux maritimes belges et dans la zone économique exclusive belge si la teneur en soufre dépasse 0,50 % en masse.

§ 3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un État membre de l'Union européenne, battant le pavillon belge, ne peuvent pas utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse jusqu'au 1er janvier 2020.

§ 4. Les navires battant le pavillon belge ne peuvent pas utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse :

- dans la zone de la mer Baltique visée dans l'annexe VI de la Convention MARPOL ;
- dans la zone de contrôle des émissions de SOx de la mer du Nord ;
- pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SOx conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL, douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.

§ 5. Les navires battant le pavillon belge ne peuvent pas utiliser et détenir à bord pour utilisation à bord du navire des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,50 % en masse dans les zones autres que celles indiquées dans le paragraphe 4 du présent article.

§ 6. Si le Contrôle de la navigation constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins définies dans le présent chapitre, le Contrôle de la navigation est habilité à exiger que ce navire :

a) présente un compte rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions ; et

b) fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme au présent chapitre, compte tenu de son plan de voyage et que, si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de combustible marin et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du combustible marin conforme au présent chapitre, il n'y en avait pas à acheter.

Het schip wordt niet verplicht om van zijn voorgenomen reis af te wijken of zijn reis onnodig op te houden om aan dit hoofdstuk te voldoen.

Wanneer het schip de in het eerste lid bedoelde informatie verstrekt, houdt de Scheepvaartcontrole rekening met alle relevant omstandigheden en verstrekte bewijsdocumenten om de gepaste maatregelen te bepalen, waaronder het achterwege laten van controlemaatregelen.

Schepen die de Belgische vlag voeren die geen scheepsbrandstof kunnen kopen die voldoet aan dit hoofdstuk moeten dit melden aan de Scheepvaartcontrole. Schepen die op het Belgisch grondgebied geen scheepsbrandstof kunnen kopen die voldoet aan dit hoofdstuk moeten dit melden aan de Scheepvaartcontrole.

Ingeval een schip aantoont dat er geen scheepsbrandstoffen zijn die aan dit hoofdstuk voldoen, beschikbaar waren, stelt de Scheepvaartcontrole de Europese Commissie daarvan in kennis.

Art. 3.4.5. Voor schepen die de Belgische vlag voeren is het logboek bedoeld door voorschrift 14, 6, van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag het scheepsdagboek bedoeld door artikel 2.5.3.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het scheepslogboek van schepen die de Belgische vlag voeren en van schepen die een Belgische haven binnenlopen moet correct zijn bijgehouden en er moeten ook de overschakelingen op andere brandstof in worden vermeld.

Art. 3.4.6. Schepen mogen op hun ligplaats in Belgische havens geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent. De bemanning wordt voldoende tijd gegeven om zo spoedig mogelijk na de aankomst op de ligplaats en zo laat mogelijk vóór het vertrek indien nodig om te schakelen van of op andere brandstoffen.

Alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt omgeschakeld moeten in het scheepslogboek genoteerd worden.

Art. 3.4.7. Emissiereductiemethoden voor schepen die de Belgische vlag voeren worden goedgekeurd overeenkomstig richtlijn 96/98/EG.

Emissiereductiemethoden voor schepen die de Belgische vlag voeren en die niet onder het eerste lid vallen worden goedgekeurd overeenkomstig de procedure van artikel 3, tweede lid, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire au présent chapitre.

Si un navire fournit les renseignements indiqués à l'alinéa 1er, le Contrôle de la navigation prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Les navires battant le pavillon belge notifient au Contrôle de la navigation désigné à cet effet les cas où ils ne peuvent pas acheter de combustible marin conforme au présent chapitre. Les navires notifient au Contrôle de la navigation les cas où ils ne peuvent pas acheter sur le territoire belge de combustible marin conforme au présent chapitre.

Le Contrôle de la navigation notifie à la Commission européenne les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun combustible marin conforme au présent chapitre n'était disponible.

Art. 3.4.5. Pour les navires battant le pavillon belge, le livre de bord visé par la Règle 14, 6, de l'annexe VI de la Convention MARPOL est le registre de bord visé par l'article 2.3.5.7 du Code belge de la Navigation.

Les livres de bord des navires battant le pavillon belge et des navires accédant aux ports belges doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

Art. 3.4.6. Les navires à quai dans les ports belges ne peuvent pas utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse. Il est laissé suffisamment de temps à l'équipage pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible doit être inscrite dans les livres de bord des navires.

Art. 3.4.7. Les méthodes de réduction des émissions pour les navires battant le pavillon belge sont approuvées conformément à la Directive 96/98/CE.

Les méthodes de réduction des émissions pour des navires battant le pavillon belge non couvertes par l'alinéa 1er sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la

Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

Art. 3.4.8. De Scheepvaartcontrole kan zijn goedkeuring hechten aan proefnemingen met scheepsemissiereductiemethoden op schepen die onder de Belgische vlag varen, of in de zeegebieden die onder de Belgische jurisdictie vallen. Tijdens deze proefnemingen is het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikels 3.4.4 en 3.4.6 niet verplicht, op voorwaarde dat:

- de Europese Commissie en elke betrokken havenstaat ten minste zes maanden vóór het begin van de proefnemingen daarvan schriftelijk in kennis zijn gesteld;
- alle betrokken schepen uitgerust zijn met fraudebestendige apparatuur voor de continue bewaking van de schoorsteenpijpemissies en deze gedurende de hele proefperiode gebruiken;
- alle betrokken schepen een emissieverlaging realiseren die tenminste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in dit hoofdstuk vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen;

- er adequate afvalbeheerssystemen voorhanden zijn voor de afvalstoffen die in de loop van de hele proefperiode door de emissiereductiemethode worden veroorzaakt;
- de effecten op het mariene milieu, en met name de ecosystemen van omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, gedurende de hele proefperiode worden geanalyseerd; en
- de volledige resultaten aan de Europese Commissie worden overgelegd en binnen zes maanden na het einde van de proefnemingen algemeen bekend worden gemaakt.

De looptijd van de vergunningen voor de proefnemingen mag niet meer dan achttien maanden bedragen.

Art. 3.4.9. Als alternatief voor het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de artikelen 3.4.4 en 3.4.6 mogen schepen op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeewateren en in de Belgische exclusief economische zone emissiereductiemethoden gebruiken, op voorwaarde dat deze schepen continu een reductie van zwaveldioxide-emissies realiseren die ten minste equivalent zijn met de reducties die zouden gerealiseerd worden door het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de artikelen 3.4.4 en 3.4.6. De equivalente emissiewaarden worden vastgesteld in overeenstemming met bijlage 3.

De in het eerste lid bedoelde emissiereductiemethoden moeten voldoen aan de criteria opgenomen in bijlage 4.

sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).

Art. 3.4.8. Le Contrôle de la navigation peut approuver des essais de méthodes de réduction des émissions à bord des navires battant le pavillon belge ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction belge. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 3.4.4 et 3.4.6 n'est pas obligatoire, à condition que :

- la Commission européenne et l'État du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais ;

- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai ;
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent chapitre ;
- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai ;
- il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai ; et
- l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission européenne et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

Les autorisations concernant les essais ne peuvent pas avoir une durée supérieure à dix-huit mois.

Art. 3.4.9. En remplacement de l'utilisation de combustibles marins remplissant les conditions prévues par les articles 3.4.4 et 3.4.6, les navires peuvent avoir recours aux méthodes de réduction des émissions sur les eaux intérieures, les eaux maritimes belges et dans la zone économique exclusive belge, à condition que ces navires réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 3.4.4 et 3.4.6. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe 3.

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'alinéa 1er répondent aux critères visés à l'annexe 4.

Art. 3.4.10. § 1. De Scheepvaartcontrole controleert of het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen voldoet aan de bepalingen van de artikelen 3.4.4, 3.4.6 en 3.4.14, derde lid.

§ 2. De Douane en FAPETRO kunnen eveneens controles uitvoeren overeenkomstig paragraaf 1. Zij bezorgen de resultaten van de analyse aan de Scheepvaartcontrole.

§ 3. Elk van de volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie wordt gebruikt, naargelang van de omstandigheden:

- monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar, en in verzegelde brandstofmonsters, bedoeld door artikel 3.4.14, aan boord van schepen;
- inspectie van het scheepslogboek en van de brandstofleveringsnota's bedoeld door artikel 3.4.14.

§ 4. Voldoende monsters worden genomen op gezette tijden en frequent genoeg, minstens zoals vastgelegd door de Europese commissie in de uitvoeringshandeling vastgesteld met betrekking tot artikel 6, 1ter, a) van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG zo dat zij representatief zijn voor de brandstof die door Belgische schepen of schepen op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeewateren en de Belgische exclusief economische zone wordt gebruikt. De monsters worden zonder onnodige vertraging geanalyseerd.

Art. 3.4.10. § 1er. Le Contrôle de la navigation vérifie si la teneur en soufre des combustibles marins est conforme aux dispositions des articles 3.4.4, 3.4.6 et 3.4.14, alinéa 3.

§ 2. La Douane et FAPETRO peuvent également effectuer des contrôles conformément au paragraphe 1er. Ils transmettent les résultats des analyses au Contrôle de la navigation.

§ 3. Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin :

- échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés, visés par l'article 3.4.14, à bord des navires ;
- inspections du livre de bord des navires et des notes de livraison de soutes visées par l'article 3.4.14.

§ 4. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées, au moins comme stipulé par la Commission européenne dans l'acte d'exécution concernant l'article 6, 1ter, a) de la Directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la Directive 93/12/CEE, et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible utilisé par les navires belges et les navires sur les eaux intérieures, les eaux maritimes belges et dans la zone économique exclusive belge. Les échantillons sont analysés sans retard.

Art. 3.4.11. Op basis van de resultaten van de overeenkomstig artikel 3.4.10 verrichte monsterneming, analyse en inspectie dient de Scheepvaartcontrole uiterlijk op 30 juni van elk jaar bij de Europese Commissie een verslag in over de naleving van de in dit hoofdstuk vastgestelde zwavelnormen gedurende het voorgaande kalenderjaar.

Art. 3.4.11. Chaque année, le 30 juin au plus tard, sur la base des résultats de l'échantillonnage, de l'analyse et des inspections effectués conformément à l'article 3.4.10, le Contrôle de la navigation présente à la Commission européenne un rapport concernant le respect des normes relatives au soufre énoncées dans le présent chapitre au cours de l'année civile précédente.

Art. 3.4.12. De referentiemethode voor de bepaling van het zwavelgehalte is ISO-methode 8754 (2003) of PrEN ISO 14596 (2007).

Om te bepalen of de scheepsbrandstof voldoet aan de zwavelgrenswaarden als voorgeschreven door de artikelen 3.4.4, 3.4.6 en 3.4.14, derde lid, wordt de brandstofcontroleprocedure vastgelegd in aanhangsel VI van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag gebruikt.

Art. 3.4.12. La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003) ou PrEN ISO 14596 (2007).

Afin de déterminer si le combustible marin respecte les valeurs limites de teneur en soufre énoncées aux articles 3.4.4, 3.4.6 et 3.4.14, alinéa 3, la procédure de vérification du combustible établie à l'annexe VI, appendice VI, de la convention MARPOL est utilisée.

Art. 3.4.13. De daartoe aangestelde dienst van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O.,

Art. 3.4.13. Le service du Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie

Middenstand en Energie houdt een register bij van de leveranciers van scheepsbrandstoffen die aan boord van schepen wordt gebruikt.

De Minister bevoegd voor Economie regelt het beheer van het in het eerste lid bedoelde register.

Art. 3.4.14. De leveranciers die in België brandstofolie leveren die wordt gebruikt aan boord van schepen moeten de brandstofleveringsnota en het monster overleggen, bedoeld in voorschrift 18 van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag, gewaarmerkt door de brandstofolieleverancier dat de brandstofolie voldoet aan de vereisten van de voorschriften 14 en 18 van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag.

De in het eerste lid bedoelde leveranciers moeten een afschrift van de brandstofleveringsnota bewaren gedurende ten minste drie jaar voor inspectie en verificatie.

De leveranciers die in België brandstofolie leveren die wordt gebruikt aan boord van schepen zijn ervoor verantwoordelijk om ervoor te zorgen dat de geleverde scheepsbrandstof geen hogere zwavelgrenswaarde heeft als vermeld in de brandstofleveringsnota.

De Scheepvaartcontrole informeert de autoriteiten van de vlaggenstaat over elk schip dat brandstofolie ontvangt die niet blijkt te voldoen aan de vereisten van voorschrift 14 of 18 van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag.

De Scheepvaartcontrole informeert de IMO ter mededeling aan de Partijen bij het MARPOL-Verdrag over alle gevallen waarin brandstofolieleveranciers niet hebben voldaan aan de vereisten vermeld in voorschrift 14 of 18 van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag.

De Scheepvaartcontrole, de Douane en het FAPETRO kunnen stalen nemen in de tanks van het schip, tijdens de levering van brandstofolie aan een schip en in de schepen of andere middelen die worden ingezet voor de levering van brandstofolie aan een schip.

HOOFDSTUK 5. – Broeikasgassen

Afdeling 1. – Gegevensverzamelingssysteem voor brandstofverbruik van schepen

Art. 3.5.1. Elk schip met een brutotonnenmaat van 5.000 of meer moet de gegevens overeenkomstig Appendix IX van Bijlage VI van het MARPOL-Verdrag verzamelen, rapporteren en desgevallend overmaken overeenkomstig de methodologie van het SEEMP en voorschrift 22A van Bijlage VI van het MARPOL-Verdrag.

désigné à cet effet tient un registre des fournisseurs de combustibles marins utilisés à bord des navires.

Le Ministre qui a l'Économie dans ses attributions règle la gestion du registre visé à l'alinéa 1er.

Art. 3.4.14. Les fournisseurs qui fournissent en Belgique du fuel-oil utilisé à bord des navires doivent établir la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon, visés à la règle 18 de l'annexe VI de la Convention MARPOL, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Les fournisseurs visés à l'alinéa 1er doivent conserver une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification.

Les fournisseurs qui fournissent en Belgique du fuel-oil utilisé à bord des navires doivent veiller à ce que le combustible marin livré n'ait pas une valeur limite de teneur en soufre plus élevée que celle indiquée dans la note de livraison de soutes.

Le Contrôle de la navigation informe les autorités de l'État du pavillon de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18 de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Le Contrôle de la navigation informe l'OMI, pour communication aux Parties à la Convention MARPOL, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Le Contrôle de la navigation, la Douane et FAPETRO peuvent prélever des échantillons dans les citernes du navire, pendant la livraison de fuel-oil à un navire et dans les navires ou autres moyens utilisés pour la livraison de fuel-oil à un navire.

CHAPITRE 5. – Gaz à effet de serre

Section 1er. - Système de collecte de données pour la consommation de carburant des navires

Art. 3.5.1. Chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000 doit recueillir, notifier et le cas échéant transférer les données spécifiées à l'appendice IX de l'annexe VI de la Convention MARPOL conformément à la méthode décrite dans le SEEMP et à la règle 22A de l'annexe VI à la Convention MARPOL.

Art. 3.5.2. Voor de toepassing van het eerste lid is de Scheepvaartcontrole de Administratie zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag.

De Scheepvaartcontrole maakt de gerapporteerde gegevens overeenkomstig Appendix IX van Bijlage VI van het MARPOL-Verdrag van Belgische schepen met een brutotonnenmaat van 5.000 of meer over aan de IMO overeenkomstig voorschrift 22A van Bijlage VI van het MARPOL-Verdrag.

Art. 3.5.2. Pour l'application de l'alinéa 1er, le Contrôle de la navigation est l'administration visée dans la Convention MARPOL.

Le Contrôle de la navigation transfère les données spécifiées à l'appendice IX de l'annexe VI à la Convention MARPOL sur les navires belges d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000 à l'OMI conformément à la règle 22A de l'annexe VI à la Convention MARPOL.

TITEL 4. – OVERIGE BEPALINGEN

TITRE 4. – AUTRES DISPOSITIONS

HOOFDSTUK 1. – Opheffingsbepalingen

CHAPITRE 1er. – Dispositions abrogatoires.

Art. 4.1.1. Het koninklijk besluit van 29 november 1967 betreffende de verontreiniging van de zee door olie, wordt opgeheven.

Art. 4.1.1. L'arrêté royal du 29 novembre 1967 relatif à la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est abrogé.

Art. 4.1.2. De artikelen 2 tot en met 6 en de bijlage van het koninklijk besluit van 19 juli 1994 houdende uitvoering van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003, vervangen bij besluit van 22 mei 2006, worden opgeheven.

Art. 4.1.2. Les articles 2 à 6 et l'annexe de l'arrêté royal du 19 juillet 1994 relatif à l'exécution de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles de cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003, remplacé par l'arrêté du 22 mai 2006, sont abrogés.

Art. 4.1.3. Het koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen, gewijzigd bij de besluiten van 19 december 2014 en 20 december 2019, wordt opgeheven.

Art. 4.1.3. L'arrêté royal du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins, modifié par les arrêtés du 19 décembre 2014 et 20 décembre 2019, est abrogé.

Art. 4.1.4. Het koninklijk besluit van 13 juni 2012 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, wordt opgeheven.

Art. 4.1.4. L'arrêté royal du 13 juin 2012 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident est abrogé.

Art. 4.1.5. Het koninklijk besluit van 13 maart 2013 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, wordt opgeheven.

Art. 4.1.5. L'arrêté royal du 13 mars 2013 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires est abrogé.

Art. 4.1.6. Het koninklijk besluit van 15 februari 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG, wordt opgeheven.

Art. 4.1.6. L'arrêté royal du 15 février 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE est abrogé.

Art. 4.1.7. Het koninklijk besluit van 11 augustus 2017 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, gewijzigd bij het besluit van 25 oktober 2018, wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 2. - Slotbepalingen

Art. 4.2.1. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2020.

Art. 4.2.2. De Minister bevoegd voor maritieme mobiliteit, de Minister bevoegd voor Douane en Financiën en de Minister bevoegd voor FAPETRO zijn, ieder wat hen betreft belast met de uitvoering van dit besluit.

....., ...

Art. 4.1.7. L'arrêté royal du 11 août 2017 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, modifié par l'arrêté du 25 octobre 2018, est abrogé.

CHAPITRE 2. - Dispositions finales

Art. 4.2.1. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er septembre 2020.

Art. 4.2.2. Le Ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions, le Ministre qui a la Douane et les Finances dans ses attributions et le Ministre qui a FAPETRO dans ses attributions sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

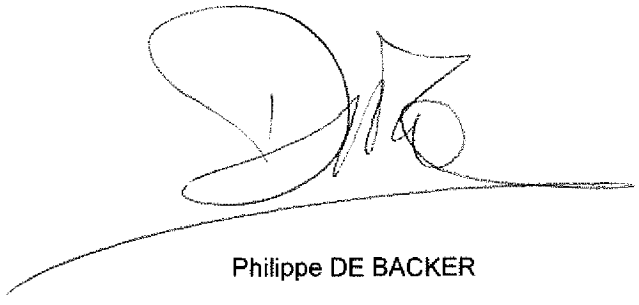
....., le .....

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

De Minister van Financiën

Le Ministre des Finances

Alexander DE CROO

De Minister van Energie

La Ministre de l'Energie

Marie-Christine MARGHEM

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van …. …….. …….. inzake milieuvriendelijke scheepvaart

Rapport inzake de ontvangst van bijdragende olie voorgesteld overeenkomstig artikel 15.1 van het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 1992 (FUND-Verdrag 1992) en/of overeenkomstig artikel 13.1 van het Protocol van Londen van 2003 bij het FUND-Verdrag 1992, (FUND-Protocol 2003).

Het FUND-Verdrag 1992 en het FUND-Protocol 2003 bepalen dat alle Lidstaten elk jaar aan de Beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie (FIPOL) een rapport moet voorleggen om aan de Beheerder de naam en het adres mee te delen van elke maatschappij of eenheid gelegen in genoemde Staat die verplicht is bijdragen te betalen aan het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en/of aan het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, alsook de hoeveelheid bijdragende olie die elke maatschappij of eenheid in de loop van het voorgaande jaar ontvangen heeft. Het huishoudelijk reglement van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen schrijft voor dat de rapporten moeten voorgelegd worden door middel van dit formulier zodat het ten laatste op 30 april van elk jaar wordt ingediend.

De lidstaten waarin geen enkele maatschappij of eenheid verplicht is bijdragen te storten aan het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en/of aan het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds moeten de Beheerder dienovereenkomstig inlichten.

Het weze opgemerkt dat een maatschappij of eenheid die bijdragende olie ontvangt in een Staat die Lid is van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds afzonderlijke rapporten moet kunnen opstellen voor het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en voor het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds indien die maatschappij of eenheid bijdragende olie ontvangt via een andere vervoerswijze dan het transport over zee (dit wil zeggen via pijpleiding, rivierschip, weg, spoorweg, enz.) afkomstig van een Staat die Lid was van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds maar geen Lid was van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds gedurende het gehele beschouwde jaar of gedurende een deel ervan.

RAPPORT AAN FIPOL INZAKE DE ONTVANGST VAN BIJDRAGENDE OLIE

STAAT waar de olie ontvangen is						
JAAR waarin de olie ontvangen is						
FONDS waaraan een rapport wordt voorgelegd d.w.z. enkel Internationaal Olieverontreinigingsfonds, enkel Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, of beide Internationale Olieverontreinigingsfondsen	Enkel Internationaal Olieverontreinigingsfonds		Enkel Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds		Beide Internationale Olieverontreinigingsfondsen	

MAATSCHAPPIJ OF EENHEID DIE BIJDRAGENDE OLIE ONTVANGT Gelieve de informatie te vermelden zoals U die op de facturen wenst te zien		
MAATSCHAPPIJ OF EENHEID		
TER ATTENTIE VAN ADRES		
CONTACTPERSOON	Naam	
	Titel	
	Telefoonnummer	
	e-mailadres	
GEASSOCIEERDE MAATSCHAPPIJEN OF EENHEDEN die ook bijdragende olie kunnen hebben ontvangen		

ONTVANGEN BIJDRAGENDE OLIE			
			HOEVEELHEID In metrieke ton, afgerond op de meest nabije ton
A. Rechtstreeks ontvangen na vervoer over zee			
	Ingevoerd uit andere Staten		
	Na een kustbeweging in dezelfde Staat		
B. Ontvangen via andere vervoerswijze, bijvoorbeeld via pijplijn, na vervoer over zee			
	Vanuit een niet-Lidstaat		
	Staat waar de olie is ontvangen	Vervoerswijze	
TOTALE HOEVEELHEID ONTVANGEN BIJDRAGENDE OLIE			

HANDTEKENINGEN			
BEDIENDE VAN DE MAATSCHAPPIJ OF EENHEID		REGERINGSAMBTENAAR	
Getekend		Getekend	
Datum		Datum	
Naam		Naam	
Titel		Titel	
		Orgaan	

IN TE VULLEN DOOR INTERNATIONALE	File:	Associated:	92 Fund	SF	Entered	Checked
	CTR/					

OLIEVERONTREINIGINGSFONDS						

Toelichting bij het rapport

MAATSCHAPPIJ OF EENHEID DIE BIJDRAGENDE OLIE ONTVANGT

Een rapport moet worden voorgelegd voor elke maatschappij of eenheid die gedurende elk kalenderjaar meer dan 150.000 ton bijdragende olie ontvangen heeft (ruwe olie en zware stookolie zoals beschreven op bladzijde 5 van dit formulier). Onder " maatschappij " of " eenheid " wordt verstaan elke natuurlijke of rechtspersoon van publiek of privé-recht, met inbegrip van een Staat en zijn constitutieve subafdelingen zoals de provincies of de instellingen.

Er moet echter eveneens een rapport worden voorgelegd voor elke individuele eenheid die gedurende het betrokken kalenderjaar een hoeveelheid bijdragende olie heeft ontvangen die niet meer bedraagt dan 150.000 ton indien zij deel uitmaakt van een groep geassocieerde maatschappijen of eenheden die gezamenlijk, in de loop van het betrokken kalenderjaar in dezelfde Staat hoeveelheden bijdragende olie ontvangen hebben die meer dan 150.000 ton bedragen. Onder "geassocieerde" maatschappij of eenheid wordt verstaan ieder filiaal of eenheid onder gemeenschappelijke controle. De wetgeving van de betrokken Staat bepaalt de personen die door deze definitie worden bedoeld.

ONTVANGSTEN VAN BIJDRAGENDE OLIE

Alle hoeveelheden bijdragende olie ontvangen in de loop van het betrokken kalenderjaar moeten in een rapport worden meegedeeld indien zij ontvangen zijn :

A. in de havens of terminalinstallaties op het grondgebied van de lidstaat onmiddellijk na vervoer over zee

i. indien zij uit andere Staten zijn ingevoerd,

of

ii. na een kustbeweging binnen dezelfde Staat (bijvoorbeeld vanuit terminalinstallaties op zee, drijvende opslaginstallaties, olievelden in volle zee of na kustvaart);

of

B. via een andere vervoerswijze dan het transport over zee (d.w.z. via pijplijn, rivierschip, weg, spoorweg, enz.) vanuit een niet-lidstaat, na ontvangen te zijn in een haven of terminalinstallatie in genoemde Staat na vervoer over zee. Er wordt maar één keer rekening gehouden met de ontvangst van de olie, met name bij de eerste ontvangst in een Lidstaat.

Het lossen van olie in een drijvende tank die zich bevindt in de territoriale wateren van een lidstaat (met inbegrip van diens havens) vormt een "ontvangst van olie in een haven of een terminalinstallatie binnen de lidstaat" ongeacht of de tank wel of niet via een pijplijn verbonden is met installaties op het land. Enkel de "dode" schepen, d.w.z. de schepen die niet klaar zijn om uit te varen, worden in dat opzicht beschouwd als drijvende tanks.

De transfer van schip naar schip moet niet beschouwd worden als "ontvangstoperatie" ongeacht of deze transfer

i. plaatsvindt binnen of buiten een havenzone, maar binnen de grenzen van de territoriale wateren,

of

ii. enkel gebeurt via het gebruik van boordmaterieel of d.m.v. een pijplijn die naar het land leidt,

of

iii. plaatsvindt tussen twee oceaanschepen of tussen een oceaanschip en een schip dat bestemd is voor de binnenscheepvaart.

Wanneer olie die aldus is getransfereerd tussen een oceaanschip en een ander schip, door laatstgenoemd schip wordt vervoerd naar een installatie op het land die zich bevindt op het grondgebied van dezelfde lidstaat of van een andere lidstaat, moet de ontvangst in deze installatie worden beschouwd als een ontvangst van olie die over zee is vervoerd. Indien de olie echter gestockeerd is in een tank alvorens het aan boord van een ander schip wordt geladen, moet deze olie worden aangegeven als olie die werd ontvangen in deze tank op het grondgebied van de Staat.

De bewegingen binnen een zelfde havenzone moeten niet beschouwd worden als "vervoer over zee".

HANDTEKENINGEN

Het formulier moet worden ingevuld en ondertekend door een bevoegde beambte van de maatschappij of eenheid die bijdragende olie heeft ontvangen, die aldus de juistheid van de gegeven cijfers bevestigt. Indien een lidstaat verklaard heeft dat deze de verplichtingen draagt die rusten op elke persoon die verplicht is bijdragen te betalen aan de Internationale Olieverontreinigingsfondsen voor de olie die deze ontvangen heeft op het grondgebied van deze Staat, is dergelijke ondertekening niet verplicht.

Het formulier moet eveneens medeondertekend worden door een verantwoordelijke ambtenaar van de regering of van een bevoegde publieke overheid ten einde ervoor te zorgen dat die regering of die overheid ervan verzekerd is dat de gegevens informatie juist en volledig is.

Lijst van de bijdragende olie en van de niet-bijdragende olie

Onder "bijdragende olie" wordt verstaan "ruwe olie" en "stookolie" zoals hierna onder a) en b) beschreven :

a) Onder "Ruwe olie" wordt verstaan elk vloeibaar mengsel van koolwaterstoffen dat in natuurlijke staat in de aarde voorkomt, en dat al dan niet is behandeld om het geschikt te maken voor vervoer. Tevens wordt onder "ruwe olie" begrepen : ruwe olie waaraan distillaatfracties zijn onttrokken (soms aangeduid als "afgetopte ruwe olie" of "topped crude") of waaraan bepaalde distillaatfracties zijn toegevoegd (soms aangeduid als "gereconditioneerde ruwe olie" of "reconstituted crude").

b) Onder "Stookolie" wordt verstaan : distillaten of residuen van ruwe olie of mengsels van zodanige producten, bestemd om als brandstof te worden gebruikt voor de opwekking van warmte of energie, van een kwaliteit welke overeenkomt met de specificatie van de "American Society for Testing and Materials" voor "Number Four Fuel Oil Designated D 396-69)" of zwaarder.

Hierna volgende lijst van de bijdragende olie en van de niet-bijdragende olie is bestemd als gids voor de bijdragenden.

Bijdragende olie

Ruwe olie

Alle ruwe olie in natuurlijke staat
Condensaten
Afgetopte ruwe olie
Gereconditioneerde ruwe olie
Reconstituted crude

Afgewerkte producten

Stoololie nr. 4 (ASTM)
Speciale stookolie voor de oorlogsmarine van de Verenigde Staten
Lichte stookolie
Lichte stookolie nr. 5 (ASTM)
Halfzware stookolie
Zware stookolie nr. 5 (ASTM)
Bunkerstookolie "C"
Zware stookolie
Marine stookolie
Stookolie nr. 6 (ASTM)
Gemengde stookoliën die door hun viscositeit of zwavelgehalte gedefinieerd worden
Bitumineuse emulsie of emulsies op basis van stookolie (1)

Intermediaire producten of materialen die voor verschillende behandelingen bestemd zijn
Materialen besteld voor stookoliemengsels

Niet-bijdragende olie

Ruwe olie
Aardgasvloeistoffen
Condensaten (2)
Natuurlijke benzine
Aardgasbenzine
Cohasset-panuke
Afgewerkte producten
LNG en LPG
Vliegtuigbenzine
Motorbenzine
White spirit
Kerosine
Vliegtuigkerosine
- Jet 1A
- Stookolie nr. 1 (ASTM)
Gasolie
Verwarmingsolie
Stookolie nr. 2 (ASTM)
Smeerolie
Mariene diesel

Intermediaire producten of materialen die voor verschillende behandelingen bestemd zijn
Nafta van directe distillatie
Nafta van lichte kraking
Nafta van zware kraking
Platformaat
Reformaat
Stoomgekraakte nafta
Polymeren
Isomeren
Alkylaten
Cuts van katalytische recycling
Voedingen van reformingeenheden
Voedingen van stoomkraking
Materialen bestemd voor gasoliemengsels
Voedingen van katalytische kraking
Voedingen van viscositeitsbreker
Aromatische teren.

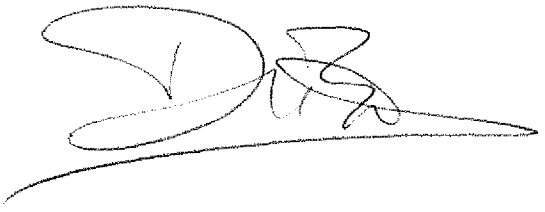
((1) De totale ontvangen hoeveelheid van gekregen emulsie dient zonder mindering van het watergehalte vermeld te worden.)

((2) Moet beschouwd worden als niet-bijdragende olie indien meet dan 50 % volume gedistilleerd wordt bij een temperatuur van 340 °C en indien minder dan 95 % volume gedistilleerd wordt bij een temperatuur van 370 °C tijdens de proeven uitgevoerd volgens de methode D 86/78 van de ASTM of volgens elke latere herziening van die methode.)

Gezien om te worden gevoegd aan het Besluit van .... inzake milieuvriendelijke scheepvaart

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee



Philippe DE BACKER

De Minister van Financiën

Alexander DE CROO

De Minister van Energie

Marie-Christine MARGHEM

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. *Verjaardatum:* de dag en maand van elk jaar overeenkomend met de datum waarop het BWM-certificaat verloopt;
2. *Ballastwatercapaciteit:* 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. *Reder:* 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. *Gebouwd:* 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 bouwmateriaal omvat, naar gelang van welke van beide het minst is; of
d) het schip een belangrijke verbouwing ondergaat.
5. *Belangrijke verbouwing:* 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 Scheepvaartcontrole, 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. *Van het dichtstbijzijnde land:* van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van Titel 2, hoofdstuk 2 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. *Actieve stof:* 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 Scheepvaartcontrole kan in de wateren onder de Belgische jurisdictie naast de vrijstellingen vervat in Titel 2, hoofdstuk 2 van 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 lid, 1); en
d) zijn verleend op grond van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO.
2. Vrijstellingen verleend uit hoofde van het eerste lid worden pas van kracht na mededeling aan de IMO en toezending van de desbetreffende informatie aan de BWM-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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole, waarbij rekening wordt gehouden met door de IMO 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 Scheepvaartcontrole op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO. Elk schip heeft een eigen ballastwaterbeheerplan, dat tenminste:

1. gedetailleerde veiligheidsprocedures voor schip en bemanning bevat met betrekking tot het ballastwaterbeheer zoals vereist door Titel 2, hoofdstuk 2 van 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 Titel 2, hoofdstuk 2 van 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 Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit; en
7. opgesteld is in de werktaal 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 Titel 2, hoofdstuk 2 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 werktaal 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 lid 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 lid 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 BWM-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 lid 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 lid, b).

4. Op schepen gebouwd in of na 2012 en voor de datum van inwerkingtreding van het BWM-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 lid 9.
5. Op schepen gebouwd op of na de datum van inwerkingtreding van het BWM-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 IMO zijn ontworpen.
7. Andere methoden voor ballastwaterbeheer kunnen worden aanvaard als alternatief voor de vereisten beschreven in het eerste tot en met het vijfde lid, 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 lid 2 of lid 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 lid, b), zal de datum van de herschouwing zoals beschreven in het eerste lid, a) en b), het tweede en het vierde lid, 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 IMO;
b) in gevallen waarin het schip geen ballastwater kan wisselen in overeenstemming met het eerste lid, 1), dient dit te geschieden op basis van de toepasselijke richtsnoeren beschreven in het eerste lid, 1), 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 lid, 1) of 2), 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 lid, 1).
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 lid.
4. Van schepen die ballastwater wisselen wordt niet verlangd dat zij voldoen aan de bepalingen van het eerste of tweede lid, 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 IMO. De schepen omschreven in voorschrift B-3.1 dienen voor zover mogelijk te voldoen aan de bepalingen van dit lid.
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
1. Het Directoraat kan afzonderlijk of samen met andere BWM-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.
2. Het Directoraat dient, alvorens uit hoofde van het eerste lid 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.
3. Het Directoraat die aanvullende maatregelen in overeenstemming met het eerste lid invoert:
a) houdt rekening met de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO;
b) geeft het voornemen om aanvullende maatregelen te treffen tenminste zes maanden voorafgaand aan de beoogde datum van implementatie door aan de IMO, behalve in noodsituaties of in geval van epidemieën. Daarbij dienen te worden vermeld:
i. de precieze coördinaten van de gebieden waar de aanvullende maatregelen van toepassing zijn;
ii. de noodzaak en redenen voor de toepassing van de aanvullende maatregelen, zo mogelijk met inbegrip van het nut ervan;
iii. een beschrijving van de aanvullende maatregelen; en
iv. eventuele regelingen die kunnen worden getroffen teneinde te bevorderen dat schepen kunnen voldoen aan de aanvullende maatregelen.
c) verkrijgen voor zover vereist op grond van het internationaal gewoonterecht, zoals vervat in het BWM-Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, indien van toepassing, toestemming van de IMO.
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.
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.
6. Het Directoraat die aanvullende maatregelen neemt, kan deze gedurende een periode of onder bepaalde voorwaarden opschorten, indien zij dit opportuun achten.
Voorschrift C-2. Waarschuwingen betreffende het innemen van ballastwater in bepaalde gebieden en de desbetreffende maatregelen van de vlaggenstaat
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 afgegeven voor:
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;
b) gebieden nabij rioolmondingen; of
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 lid, dient het Directoraat tevens de IMO en kuststaten die er mogelijk gevolgen van kunnen ondervinden in kennis te stellen van gebieden als bedoeld in het eerste lid en de termijn gedurende welke deze waarschuwing mogelijk van kracht is. De kennisgeving aan de IMO 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 IMO 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 lid. 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 lid niet overschrijden.

2. Indicatiemicroben als norm voor de gezondheid van de mens zijn onder meer:

a) Toxicogene *Vibrio cholerae* (O1 en O139) met minder dan 1 kolonievormende eenheid (kve) per 100 milliliter of minder dan 1 kve per gram (nat gewicht) zoöplanktonmonster;

b) *Escherichia coli* minder dan 250 kve per 100 milliliter;

c) Intestinale enterococcen minder dan 100 kve per 100 milliliter.

Voorschrift D-3. Goedkeuringsvereisten voor ballastwaterbeheersystemen

1. Behalve in het geval omschreven in het tweede lid dienen ballastwaterbeheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit te worden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole, op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO.

2. Ballastwaterbeheersystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties of preparaten die een of meer actieve substanties bevatten teneinde te voldoen aan Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit dienen op grond van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO te worden goedgekeurd door de IMO. 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 Titel 2, hoofdstuk 2 van 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 Scheepvaartcontrole 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 Scheepvaartcontrole goedgekeurd programma, op basis van de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO, 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 Scheepvaartcontrole rekening met de toepasselijke richtsnoeren opgesteld door de IMO, en
b) staat de Scheepvaartcontrole 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 Titel 2, hoofdstuk 2 van 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 BWM-certificaat, vereist uit hoofde van voorschrift E-2 of E-3 voor de eerste maal aan dit schip 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 ten volle voldoen aan de vereisten van Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit. Bij deze schouwing wordt bevestigd dat een inbedrijfstellingstest werd uitgevoerd om de installatie van een ballastwaterbeheerplan te valideren om aan te tonen dat de mechanische, fysieke, chemische en biologische processen correct werken, rekening houdend met de richtlijnen ontwikkeld door IMO.
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 Titel 2, hoofdstuk 2 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 BWM-certificaat, in plaats van een van de jaarlijkse schouwingen omschreven in het eerste lid, 4). 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 BWM-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 lid worden onderhouden en in goede staat blijven verkeren voor de dienst waarvoor het schip bedoeld is. Deze jaarlijkse schouwingen worden aangetekend op het BWM-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 Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit. Wanneer een aanvullende schouwing wordt uitgevoerd voor de installatie van een ballastwaterbeheersysteem, wordt bij deze schouwing bevestigd dat een inbedrijfstellingstest werd uitgevoerd om de installatie van het ballastwaterbeheersysteem te valideren om aan te tonen dat de mechanische, fysieke, chemische en biologische processen correct werken, rekening houdend met de richtlijnen ontwikkeld door IMO.
2. De Scheepvaartcontrole neemt passende maatregelen voor schepen die niet onder de bepalingen van het eerste lid vallen om te waarborgen dat voldaan wordt aan de toepasselijke bepalingen van Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit.

3. Schouwingen van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit worden uitgevoerd door de Scheepvaartcontrole. De Scheepvaartcontrole kan de schouwingen toevertrouwen aan erkende organisaties.
4. Het Directoraat stelt de IMO in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de erkende organisatie gedelegeerde bevoegdheden.
5. Indien de Scheepvaartcontrole bepaalt dat het ballastwaterbeheer van een schip niet overeenkomt met de gegevens op het ingevolge voorschrift E-2 of E-3 vereiste BWM-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 Scheepvaartcontrole erop toe te zien dat onverwijld herstelmaatregelen worden getroffen opdat het schip alsnog aan de vereisten voldoet. De Scheepvaartcontrole ziet erop toe dat het BWM-certificaat niet wordt afgegeven dan wel wordt ingetrokken, naar gelang hetgeen van toepassing is. Indien het schip in een haven van een andere BWM-Verdragspartij ligt, dienen ook de bevoegde autoriteiten van de havenstaat onmiddellijk te worden ingelicht door de Scheepvaartcontrole.
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 Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit wezenlijk worden aangetast, rapporteert de eigenaar, exploitant of een andere verantwoordelijke voor het schip dit zo spoedig mogelijk aan de Scheepvaartcontrole die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende BWM-certificaat, die erop toeziet dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een schouwing als vereist op grond van het eerste lid noodzakelijk is. Indien het schip zich bevindt in een haven van een andere BWM-Verdragspartij, meldt de eigenaar, exploitant of andere verantwoordelijke voor het schip dit tevens onverwijld aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat. De Scheepvaartcontrole dient vast te stellen of deze melding heeft plaatsgevonden.
7. In alle gevallen staat de Scheepvaartcontrole 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 Titel 2, hoofdstuk 2 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 lid 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 Scheepvaartcontrole, behalve bij directe vervanging van deze uitrusting of onderdelen.
Voorschrift E-2. Afgifte of aantekenen van een BWM-certificaat
1. De Scheepvaartcontrole waarborgt dat aan een schip waarop voorschrift E-1 van toepassing is een BWM-certificaat wordt afgegeven na bevredigende afronding van een schouwing verricht in overeenstemming met voormeld voorschrift.
De aanvraag van een BWM- certificaat verloopt volgens de instructies van het Directoraat en wordt bekendgemaakt op de website van het Directoraat.
2. BWM-certificaten worden afgegeven door de Scheepvaartcontrole. De Scheepvaartcontrole kan de afgifte van BWM-certificaten toevertrouwen aan erkende organisaties.
3. De weigering om een BWM-certificaat uit te reiken of aan te tekenen wordt betekend aan de aanvrager van het BWM-certificaat. De aanvrager of de op het betrokken BWM-certificaat te vermelden reder kan een facultatief hoger beroep instellen tegen een weigering om een BWM-certificaat uit te reiken of aan te tekenen, bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de weigering om het gevraagde BWM-certificaat uit te reiken of aan te tekenen.
De intrekking van een BWM-certificaat wordt betekend aan de op het betrokken BWM-certificaat vermelde reder. De op het betrokken BWM-certificaat vermelde reder kan een facultatief hoger beroep instellen tegen de intrekking van een BWM-certificaat, bij de Minister, binnen een termijn van 14 dagen na de datum van ontvangst van de betekening van de intrekking van het BWM-certificaat.
Voorschrift E-3. Afgifte of aantekenen van een BWM-certificaat door een andere BWM-Verdragspartij

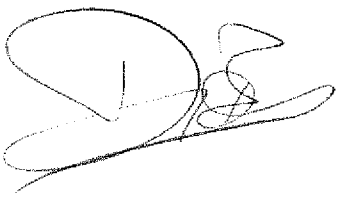
1. Op verzoek van de Scheepvaartcontrole kan een andere BWM-Verdragspartij een schip schouwen. Indien deze BWM-Verdragspartij op grond van dit onderzoek de bedoelde BWM-certificaten uitreikt zullen deze dezelfde waarde hebben als het BWM-certificaat afgeven door de Scheepvaartcontrole.
2. De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een BWM-Verdragspartij om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die BWM-Verdragspartij voert een BWM-certificaat af te geven. In dat geval moet het schip aan dezelfde inspecties onderworpen worden als een Belgisch schip, en moet het BWM-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 BWM-certificaat en een afschrift van het schouwingsrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de desbetreffende BWM-Verdragspartij.
3. Er wordt geen BWM-certificaat afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen BWM-Verdragspartij is.
Voorschrift E-4. Model van het BWM-certificaat
Het BWM-certificaat wordt opgesteld in het Nederlands of het Frans in een vorm die overeenkomt met het model vervat in aanhangsel I van het BWM-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 BWM-certificaat
1. Een BWM-certificaat wordt afgegeven voor een termijn die niet langer is dan vijf jaar.
2. Voor herschouwingen:
a) Onverminderd de vereisten van het eerste lid, indien de herschouwing wordt afgerond binnen drie maanden voor de datum waarop het bestaande BWM-certificaat verstrijkt, is het nieuwe BWM-certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande BWM-certificaat verstrijkt.
b) Indien de herschouwing wordt afgerond na de datum waarop het bestaande BWM-certificaat verstrijkt, is het nieuwe BWM-certificaat geldig vanaf de datum waarop de herschouwing is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande BWM-certificaat verstrijkt.
c) Indien de herschouwing meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande BWM-certificaat verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe BWM-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 BWM-certificaat wordt afgegeven voor een kortere termijn dan vijf jaar, kan de Scheepvaartcontrole de geldigheidsduur van het BWM-certificaat verlengen tot na de datum van het verstrijken ervan tot de maximumperiode genoemd in het eerste lid, mits de vereiste schouwingen bedoeld in voorschrift E-1.1.3, indien een BWM-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 BWM-certificaat geen nieuw BWM-certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip kan worden genomen, kan de Scheepvaartcontrole het bestaande BWM-certificaat viseren en een dergelijk BWM-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 BWM-certificaat verstrijkt zich niet in haven bevindt waarin het dient te worden geschouwd, kan de Scheepvaartcontrole de geldigheid van het BWM-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 BWM-certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en een schip waarvan het BWM-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 BWM-certificaat. Zodra de herschouwing is voltooid, is het nieuwe BWM-certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande BWM-certificaat voordat het verlengd werd.
6. Voor een BWM-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 Scheepvaartcontrole ten hoogste een maand uitstel verlenen vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Zodra de herschouwing

is voltooid, is het nieuwe BWM-certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande BWM-certificaat voordat het verlengd werd.
7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de Scheepvaartcontrole hoeft een nieuw BWM-certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande BWM-certificaat zoals bepaald in het tweede lid, 2), en het vijfde of zesde lid, van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe BWM-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 BWM-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 BWM-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 Titel 2, hoofdstuk 2 van dit besluit worden gewijzigd, vervangen of een ingrijpende reparatie ondergaan en op het BWM-certificaat niet is aangetekend in overeenstemming met deze bijlage;
b) bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Indien de Scheepvaartcontrole wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden zendt de Scheepvaartcontrole, zo spoedig mogelijk aan de Administratie van de Vlaggenstaat van het overgedragen schip de afschriften van de BWM-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 BWM-certificaat niet aangetekend is in overeenstemming met voorschrift E-1.1.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van .... inzake milieuvriendelijke scheepvaart

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee



Philippe DE BACKER

De Minister van Financiën

Alexander DE CROO

De Minister van Energie

Marie-Christine MARGHEM

Bijlage 3 bij het koninklijk besluit van .... inzake milieuvriendelijke scheepvaart

EQUIVALENTE EMISSIEWAARDEN VOOR EMISSIEREDUCTIEMETHODEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3.4.9, EERSTE LID

In de artikelen 3.4.4 en 3.4.6 en de voorschriften 14.1 en 14.4 van Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag bedoelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en overeenkomstige in artikel 3.4.9, eerste lid, bedoelde emissiewaarden.

Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (% m/m)	Verhouding emissie SO 2 (ppm)/CO 2 (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

N.B.:

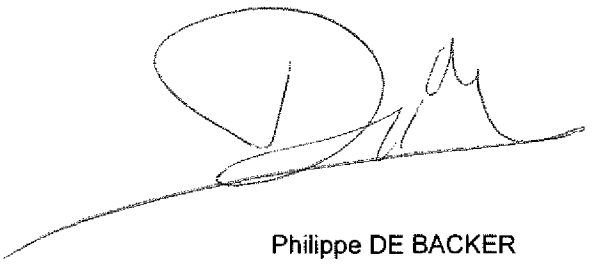
* Gebruik van de in een verhouding uitgedrukte emissiegrenswaarden is alleen van toepassing bij het gebruik van op aardolie gebaseerd destillaat of reststookolie.

* In gerechtvaardige gevallen waarin de CO 2 -concentratie door de reinigingseenheid voor uitlaatgassen wordt gereduceerd, mag de CO 2 -concentratie bij de inlaat van de eenheid gemeten worden, mits duidelijk kan worden aangetoond dat deze meetmethode juist is.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van .... inzake milieuvriendelijke scheepvaart

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee



Philippe DE BACKER

De Minister van Financiën

Alexander DE CROO

De Minister van Energie

Marie-Christine MARGHEM

Bijlage 4 bij het koninklijk besluit van …. …….. …….. inzake milieuvriendelijke scheepvaart

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN EMISSIEREDUCTIEMETHODEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3.4.9, TWEEDE LID

De in artikel 3.4.9, tweede lid bedoelde emissiereductiemethoden voldoen ten minste aan de in onderstaande instrumenten vastgestelde criteria, indien van toepassing:

Emissiereductiemethode	Criteria voor het gebruik
Mengsel van scheepsbrandstof en verdampingsverlies	Besluit 2010/769/EU van de Commissie van 13 december 2010 inzake de opstelling van criteria voor de toepassing door vloeibaaraardgastankers van technologische methoden bij wijze van alternatief voor het gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van artikel 4 ter van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, gewijzigd bij Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.
Reinigingssystemen voor uitlaatgassen	Resolutie MEPC 184(59) van 17 juli 2009 "Scrubberwater afkomstig van reinigingssystemen voor uitlaatgassen die gebruikmaken van chemicaliën, additieven, preparaten en in situ gecreëerde chemische stoffen", als bedoeld in paragraaf 10.1.6.1 van Resolutie MEPC 184(59), mag niet geloosd worden op zee, waaronder begrepen omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, tenzij de vervoerder aantoont dat een dergelijke lozing van scrubberwater geen significante negatieve gevolgen heeft en geen risico's veroorzaakt voor de menselijke gezondheid en het milieu. Bij gebruik van caustische soda als chemische stof is het voldoende dat het scrubberwater aan de criteria van Resolutie MEPC 184(59) voldoet en een pH heeft die niet hoger is dan 8,0.
Biobrandstoffen	Gebruik van biobrandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (2) die aan de desbetreffende CEN- en ISO-normen voldoen. Mengsels van biobrandstoffen en scheepsbrandstoffen dienen te voldoen aan de zwavelnormen van artikel 3.4.4 en 3.4.6 van dit besluit.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van …. …….. …….. inzake milieuvriendelijke scheepvaart

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee

Philippe DE BACKER

De Minister van Financiën

Alexander DE CROO

De Minister van Energie

Marie-Christine MARGHEM

Annexe 1er à l'arrêté royal du …. …….. …….. relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

Rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution présenté conformément à l'article 15.1 de la Convention internationale de Bruxelles de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres de 1992 (la Convention FUND 1992) et/ou à l'article 13.1 du Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND 1992 (le Protocole FUND 2003)

La Convention FUND 1992 et le Protocole FUND 2003 prévoient que tous les Etats Membres devront soumettre chaque année un rapport à l'Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) pour lui indiquer le nom et d'adresse de toute société ou entité située dans ledit Etat qui est tenue de verser des contributions au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et/ou au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, ainsi que la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par chacune de ces sociétés et entités au cours de l'année précédente. Le Règlement intérieur des Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures prescrit que les rapports devront être soumis au moyen de ce formulaire de façon à parvenir le 30 avril de chaque année au plus tard.

Les Etats Membres dans lesquels aucune société ou entité n'est tenue de verser des contributions au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et/ou au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures informeront l'Administrateur en conséquence.

A noter qu'une société ou entité qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution dans un Etat qui est Membre du Fonds complémentaire devra pouvoir établir des rapports séparés pour le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, si cette société ou entité reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution par des modes de transport autres que le transport maritime (c'est-à-dire par oléoduc, chaland autre que maritime, route, chemin de fer, etc.) en provenance d'un Etat qui était Membre du Fonds international Pollution par les hydrocarbures mais qui n'était pas Membre du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures pendant la totalité ou une partie de l'année considérée.

RAPPORT AUX FIPOL SUR LA RECEPTION D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU A CONTRIBUTION

ÉTAT où les hydrocarbures ont été reçus						
ANNEE où les hydrocarbures ont été reçus						
FONDS auquel un rapport est soumis, c.-à-d. Fonds international Pollution par les hydrocarbures seulement, Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures seulement, ou les deux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures	Fonds international Pollution par les hydrocarbures seulement		Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures seulement		Les deux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures	

SOCIETE OU ENTITE RECEVANT DES HYDROCARBURES DONNANT LIEU A CONTRIBUTION Veuillez faire figurer les renseignements tels que vous souhaitez les voir apparaître sur les factures		
SOCIETE ou ENTITE		
À L'ATTENTION DE ADRESSE		
PERSONNE A CONTACTER	Nom	
	Titre	
	N° de téléphone	
	Courrier électronique	
SOCIETE ou ENTITES ASSOCIEES qui peuvent aussi avoir reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution		

HYDROCARBURES REÇUS DONNANT LIEU A CONTRIBUTION			
			QUANTITE En tonnes métriques, arrondies à la tonne la plus proche
A. Reçus directement après transport par mer			
	Importés d'autres Etats		
	Après un mouvement côtier dans le même Etat		
B. Reçus par d'autres modes de transport, p. ex. par oléoduc, après transport par mer			
	À partir d'un Etat non membre		
	État d'où ils ont été reçus	Mode de transport	
QUANTITE TOTALE D'HYDROCARBURES REÇUS DONNANT LIEU A CONTRIBUTION			

SIGNATURES			
EMPLOYE DE LA SOCIETE OU ENTITE		FONCTIONNAIRE DU GOUVERNEMENT	
Signé		Signé	
Date		Date	
Nom		Nom	
Titre		Titre	

		Organe	

À REMPLIR PAR LE FONDS INTERNATIONAL POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	File:	Associated:	92 Fund	SF	Entered	Checked
	CTR/					

Note explicative au Rapport

SOCIETE OU ENTITE RECEVANT DES HYDROCARBURES DONNANT LIEU A CONTRIBUTION

Un rapport devra être soumis pour chaque société ou entité ayant reçu plus de 150.000 tonnes métriques d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (pétrole brut et fuel-oil lourd tels que décrits en page 5 du présent formulaire) au cours de toute année civile. Par « société » ou « entité », on entend toute personne physique ou morale, de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions constitutives, telles que les provinces ou les institutions.

Toutefois, un rapport devra également être soumis pour toute entité individuelle qui a reçu, pendant l'année civile considérée, une quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ne dépasse pas 150.000 tonnes, si elle fait partie d'un groupe de sociétés ou entités « associées » qui, conjointement, ont reçu au cours de l'année considérée, dans le même Etat, des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui dépassent les 150.000 tonnes. Par société ou entité « associée », on entend toute filiale ou entité sous contrôle commun. La législation nationale de l'Etat intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.

RECETTES D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU A CONTRIBUTION

Toutes les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues au cours de l'année civile considérée doivent être communiquées dans un rapport si elles ont été reçues :

A. dans les ports ou les installations terminales sur le territoire de l'Etat membre directement après transport par mer

i. si elles ont été importées d'autres Etats,

ou

ii. après un mouvement côtier à l'intérieur du même Etat (p.ex. à partir d'installations terminales en mer, d'installations flottantes de stockage, de gisements pétrolifères au large par navire ou après cabotage);

ou

B. par des modes de transport autres que le transport maritime (c'est-à-dire par oléoduc, chaland autre que maritime, route, chemin de fer, etc.) à partir d'un Etat non membre, après avoir été reçues dans un port ou une installation terminale dans ledit Etat après un transport maritime. Il n'est tenu compte de la réception des hydrocarbures qu'une seule fois, à savoir lors de leur première réception dans un Etat membre.

Le déchargement d'hydrocarbures dans une citerne flottante se trouvant dans les eaux territoriales d'un Etat membre (y compris ses ports) constitue une « réception d'hydrocarbures dans un port ou une installation terminale à l'intérieur de l'Etat Membre », que la citerne soit ou non reliée à des installations à terre par un oléoduc. Seuls les navires « morts », c'est-à-dire les navires qui ne sont pas prêts à appareiller, sont considérés à cet égard comme des citernes flottantes.

Le transfert de navire à navire ne doit pas être considéré comme « opération de réception », que ce transfert

i. intervienne à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone portuaire, mais dans les limites des eaux territoriales,

ou

ii. s'effectue uniquement en utilisant le matériel de bord ou au moyen d'un oléoduc passant à terre,

ou

iii. s'opère entre deux navires océaniques ou entre un navire océanique et un navire destiné à la navigation intérieure.

Lorsque les hydrocarbures qui ont été ainsi transférés d'un navire océanique à un autre navire ont été transportés par ce dernier jusqu'à une installation à terre située sur le territoire du même Etat membre ou d'un autre Etat membre, la réception dans cette installation doit être considérée comme une réception d'hydrocarbures transportés par mer. Toutefois, dans le cas où les hydrocarbures sont stockés dans une citerne avant d'être chargés à bord d'un autre navire, ils doivent être déclarés comme étant des hydrocarbures reçus dans cette citerne sur le territoire de l'Etat.

Les mouvements à l'intérieur d'une même zone portuaire ne doivent pas être considérés comme « transport maritime ».

SIGNATURES

Le formulaire devra être rempli et signé par un agent compétent de la société ou de l'entité ayant reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui attestera ainsi de l'exactitude des chiffres donnés. Si un Etat membre a déclaré qu'il assume lui-même les obligations qui incombent à toute personne tenue de contribuer aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures pour les hydrocarbures qu'elle a reçus sur le territoire de cet Etat, une telle signature ne sera pas obligatoire.

Le formulaire devra également être signé par un fonctionnaire responsable du Gouvernement ou d'une autorité publique compétente afin de veiller à ce que ce Gouvernement ou cette autorité ait la certitude que les renseignements donnés sont corrects et complets.

Liste des hydrocarbures donnant lieu à contribution et des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution

Par « hydrocarbures donnant lieu à contribution », on entend le « pétrole brut » et le « fuel-oil » tels que définis dans les alinéas a) et b) ci-dessous :

a) « Pétrole brut » signifie tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol à l'état naturel, et traité ou non pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de « bruts étêtés ») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts « fluxés » ou « reconstitués »).

b) « Fuel-oil » désigne les distillats ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à « la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l'« American Society for Testing and Materials » ou plus lourds que ce fuel.

La liste suivante des hydrocarbures donnant lieu à contribution et des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution est destinée à servir de guide aux contributaires.

Hydrocarbures donnant lieu à contribution

Pétroles bruts

Tous les pétroles bruts à l'état naturel
Condensats
Bruts étêtés
Bruts fluxés
Bruts reconstitués

Produits finis

Fuel n° 4 (ASTM)
Fuel-oil spécial de la marine de guerre des Etats-Unis
Fuel-oil léger
Fuel-oil n° 5 (ASTM) - léger
Fuel-oil moyen
Fuel-oil n° 5 (ASTM) - lourd
Fuel-oil de soute « C »
Fuel-oil lourd
Fuel-oil marin
Fuel-oil n° 6 (ASTM)
Fuel-oils mélangés définis par leur viscosité ou leur teneur en soufre
Emulsions bitumineuses ou émulsions à base de fuel-oil [1]

Produits intermédiaires ou matières destinées à différents traitements

Matières destinées aux mélanges de fuel-oil

Hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution

Pétroles bruts
Liquides de gaz naturel
Condensats [2]
Essence naturelle
Essence de gaz naturel
Cohasset-panuke
GNL et GPL
Essences d'aviation
Essence pour moteurs
White spirit
Kérosène
Kérosène d'aviation
- Jet 1A
- Fuel n° 1 (ASTM)
Gas-oil
Huile de chauffe
Fuel n° 2 (ASTM)
Huile de graissage
Diesel marin

Produits intermédiaires ou matières destinées à différents traitements

Naphta de distillation directe
Naphta de craquage léger
Naphta de craquage lourd
Platformat
Reformat
Naphta craqué a la vapeur d'eau
Polymères
Isomères
Alkylates
Coupes de recyclage catalytique
Charges des unités de reformage
Charges de craquage à la vapeur
Matières destinées à être mélangées au gas-oil
Charges de craquage catalytique
Charges de viscoréduction
Goudron aromatique.

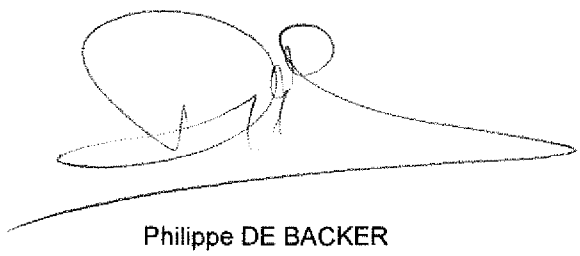
[1] La quantité totale d'émulsion reçue doit être indiquée sans déduction de sa teneur en eau

[2] A considérer comme « hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution » si plus de 50 % en volume se distillent à une température de 340 °C et si moins de 95 % en volume se distillent à une température de 370 °C au cours d'essais effectués selon la méthode D 86/78 de l'ASTM ou selon toute révision ultérieure de cette méthode.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du .... relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

Le Ministre des Finances

Alexander DE CROO

La Ministre de l'Energie

Marie-Christine MARGHEM

Annexe 2 à l'arrêté royal du ... relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

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. *Date anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du certificat BWM ;
2. *Capacité en eaux de ballast* 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. *Compagnie* 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. *Construit,* 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. *Transformation importante* 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 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. *À partir de la terre la plus proche* 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 Titre 2, chapitre 2 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 11º00'S et de longitude 142º08'E sur la côte australienne et le point de latitude 10º35'S et de longitude 141º55'E, puis les points suivants :
latitude 10º00'S et longitude 142º00'E latitude 9º10'S et longitude 143º52'E latitude 9º00'S et longitude 144º30'E latitude 10º41'S et longitude 145º00'E latitude 13º00'S et longitude 145º00'E latitude 15º00'S et longitude 146º00'E latitude 17º30'S et longitude 147º00'E latitude 21º00'S et longitude 152º55'E latitude 24º30'S et longitude 154º00'E et enfin le point de latitude 24º42'S et de longitude 153º15'E sur la côte australienne.
7. *Substance active* 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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté, le Contrôle de la navigation peut, 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 paragraphe 1, 1) ; et
d) accordées conformément aux directives applicables élaborées par l'OMI.
2. Les dispenses accordées en application du paragraphe 1 ne doivent pas prendre effet avant d'avoir été communiquées à l'OMI et avant que les renseignements pertinents aient été diffusés aux Parties à la Convention BWM.
3. Aucune dispense accordée en vertu de la présente règle ne peut porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États. Si le 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 le Contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'OMI.
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 le Contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'OMI. 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 Titre 2, chapitre 2 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 paragraphe 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 paragraphe 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 BWM, 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 paragraphe 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 paragraphe 1, b).

4. Un navire construit en 2012 ou après cette date, mais avant la date d'entrée en vigueur de la Convention BWM, 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 paragraphe 9.
5. Un navire construit à la date d'entrée en vigueur de la Convention BWM 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'OMI pour de telles installations.
7. D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux paragraphes 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 paragraphe 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, paragraphe 1, b), la date de la visite de renouvellement telle que décrite au paragraphe 1, a) et b), et aux deuxième et quatrième paragraphes, 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'OMI ;
b) lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au paragraphe 1, 1), ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au paragraphe 1, 1) 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 paragraphe 1, 1) ou 2), 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 paragraphe 1, 1).
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 paragraphe 1.
4. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du paragraphe 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'OMI. 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 paragraphe.

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
1. Si la Direction, individuellement ou de concert avec d'autres Parties à la Convention BWM, 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.
2. Avant d'établir des normes ou prescriptions conformément au paragraphe 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 ou prescriptions.
3. La Direction qui introduit des mesures supplémentaires conformément au paragraphe 1 doit :
a) tenir compte des directives élaborées par l'OMI ;
b) informer l'OMI 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 :
i. les coordonnées géographiques exactes des lieux où ces mesures supplémentaires s'appliquent ;
ii. la nécessité et la justification de l'application des mesures supplémentaires, y compris, si possible, les avantages de ces mesures ;
iii. une description des mesures supplémentaires ; et
iv. tout arrangement éventuellement prévu pour faciliter le respect par les navires des mesures supplémentaires ;
c) dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que défini dans la Convention BWM des Nations Unies sur le droit de la mer, si d'application, obtenir l'approbation de l'OMI.
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.
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.
6. La Direction qui introduit des mesures supplémentaires peut renoncer à les appliquer temporairement ou dans des circonstances particulières si elle le juge approprié.
Règle C-2. Avis concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes que doivent prendre les États du pavillon
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 :
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 ;
b) les zones proches de points de rejet des eaux usées ; ou
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.
2. Outre les avis diffusés aux gens de mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, la Direction doit notifier à l'OMI et aux États côtiers qui pourraient être affectés toute zone identifiée

conformément au paragraphe 1, ainsi que la période durant laquelle l'avis restera probablement valable. La notification adressée à l'OMI 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'OMI 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 paragraphe 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 paragraphe 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 paragraphe 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire au Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté doivent être approuvés par le Contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté doivent être approuvés par l'OMI, sur la base d'une procédure élaborée par l'OMI. 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 le 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 le Contrôle de la navigation compte tenu des directives élaborées par l'OMI, 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, le Contrôle de la navigation doit :
a) tenir compte des directives élaborées par l'OMI ; 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 BWM 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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté. Cette visite doit permettre de confirmer qu'un essai de mise en service a été effectué pour valider l'installation de tout système de gestion des eaux de ballast afin de démontrer que les procédés mécaniques, physiques, chimiques et biologiques qu'il utilise fonctionnent correctement, compte tenu des directives élaborées par l'OMI.
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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté.
c) Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat BWM, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat BWM qui remplace l'une des visites annuelles prévues au paragraphe 1, 4). 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 BWM 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 paragraphe 9 et restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat BWM 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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté. Quand une visite supplémentaire de l'installation de tout système de gestion des eaux de ballast est effectuée, cette visite doit permettre de confirmer qu'un essai de mise en service a été effectué pour objet de valider l'installation du système afin de démontrer que les procédés mécaniques, physiques, chimiques et biologiques qu'il utilise fonctionnent correctement, compte tenu des directives élaborées par l'OMI.
2. Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1, le Contrôle de la navigation prend les mesures appropriées pour s'assurer que les dispositions applicables du Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté sont respectées.
3. Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions du Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté doivent être effectuées par le Contrôle de la navigation. Le Contrôle de la navigation peut toutefois confier les visites à des organismes reconnus.
4. La Direction doit notifier à l'OMI les responsabilités spécifiques et les conditions pour les compétences déléguées à l'organisation reconnue.

5. Lorsque le Contrôle de la navigation détermine que la gestion des eaux de ballast du navire ne correspond pas aux indications du certificat BWM 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, le Contrôle de la navigation doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. Le Contrôle de la navigation veille à ce que le certificat BWM ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie à la Convention BWM, les autorités compétentes de l'État du port doivent être informées immédiatement par le 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 Titre 2, chapitre 2 du présent arrêté, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit faire rapport dès que possible au Contrôle de la navigation devant délivrer le certificat BWM pertinent, lequel doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément au paragraphe 1. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie à la Convention BWM, 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. Le Contrôle de la navigation doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.
7. Dans tous les cas, le 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 Titre 2, chapitre 2 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 paragraphe 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 du Contrôle de la navigation.
Règle E-2. Délivrance d'un certificat BWM ou apposition d'un visa
1. Le Contrôle de la navigation doit veiller à ce qu'un certificat BWM soit délivré à un navire auquel s'applique la règle E-1, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à ladite règle.
La demande d'un certificat BWM est introduite conformément aux instructions de la Direction et est publiée sur le site web de la Direction.
2. Les certificats BWM sont délivrés par le Contrôle de la navigation. Le Contrôle de la navigation peut toutefois confier la délivrance des certificats BWM à des organismes reconnus.
3. Le refus de délivrer un certificat BWM ou d'apposer un visa est notifié au demandeur du certificat BWM. Le demandeur ou la compagnie à mentionner sur le certificat BWM concerné, peut introduire un recours facultatif contre un refus de délivrer un certificat BWM ou d'apposer un visa, auprès du ministre, dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification du refus de délivrer le certificat BWM demandé ou d'apposer un visa.
L'annulation d'un certificat BWM est notifiée à la compagnie mentionnée sur le certificat BWM concerné. La compagnie mentionnée sur le certificat BWM concerné peut introduire un recours facultatif contre l'annulation d'un certificat BWM, auprès du ministre, dans un délai de 14 jours après la date de réception de la notification de l'annulation du certificat BWM.
Règle E-3. Délivrance d'un certificat BWM ou apposition d'un visa par une autre Partie à la Convention BWM
1. Une autre Partie à la Convention BWM peut, à la requête du Contrôle de la navigation, faire visiter un navire. Si elle délivre les certificats BWM visés à la suite de ce contrôle, ceux-ci auront la même valeur que le certificat BWM délivré par le Contrôle de la navigation.
2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une Partie à la Convention BWM de délivrer un certificat BWM pour un navire battant le pavillon de cette Partie à la Convention BWM. Dans ce cas, le navire doit être soumis aux mêmes inspections qu'un navire belge, et le certificat BWM doit contenir une déclaration délivrée à la demande du gouvernement du pays dans lequel ce

navire a été immatriculé. Une copie du certificat BWM et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à la Partie à la Convention BWM concernée.

3. Il ne doit pas être délivré de certificat BWM à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention BWM.

Règle E-4. Modèle du certificat BWM

Le certificat BWM doit être établi en français ou en néerlandais, sous une forme correspondant au modèle qui figure à l'appendice I de la Convention BWM. 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 BWM

1. Un certificat BWM est délivré pour une durée qui ne peut dépasser cinq ans.

2. Pour les visites de renouvellement :

a) Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat BWM existant, le nouveau certificat BWM 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 BWM existant.

b) Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat BWM existant, le nouveau certificat BWM 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 BWM existant.

c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat BWM existant, le nouveau certificat BWM 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 BWM est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, le Contrôle de la navigation peut proroger la validité dudit certificat BWM au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites spécifiées à la règle E-1.1.3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat BWM est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

4. Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat BWM ne peut pas être délivré ou remis à bord du navire avant la date d'expiration du certificat BWM existant, le Contrôle de la navigation peut apposer un visa sur le certificat BWM existant et ce certificat BWM 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 BWM, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, le Contrôle de la navigation peut proroger la validité de ce certificat BWM. 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 BWM 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 BWM. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat BWM est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat BWM existant avant que la prorogation ait été accordée.

6. Un certificat BWM 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 le Contrôle de la navigation pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat BWM. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat BWM est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat BWM existant avant que la prorogation ait été accordée.

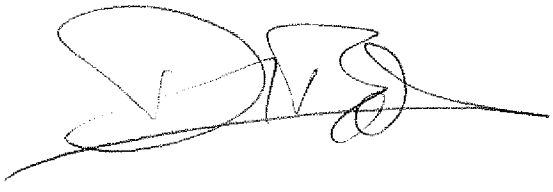
7. Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par le Contrôle de la navigation, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat BWM commence à la date d'expiration du certificat BWM existant conformément aux prescriptions du paragraphe 2, 2), 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat BWM 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 BWM 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 BWM 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 Titre 2, chapitre 2 du 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 BWM 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, le Contrôle de la navigation adresse dès que possible à l'Administration de l'État du pavillon du navire transféré les copies des certificats BWM 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 BWM.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du .... relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

Le Ministre des Finances

Alexander DE CROO

La Ministre de l'Energie

Marie-Christine MARGHEM

Annexe 3 à l'arrêté royal du .... relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

VALEURS D'EMISSION EQUIVALENTES POUR LES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS VISEES A L'ARTICLE 3.4.9, ALINEA 1

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 3.4.4 et 3.4.6 et dans les règles 14.1 et 14.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, et valeurs d'émission correspondantes visées à l'article 3.4.9, alinéa 1 :

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO 2 (ppm)/émissions de CO 2 (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Remarque :

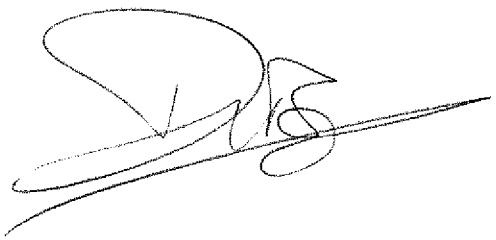
* Les limites d'émission exprimées sous la forme d'un rapport ne s'appliquent que lors de l'utilisation de distillats de pétrole ou de fiouls résiduels.

* Dans des cas justifiés, lorsque la concentration de CO 2 se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO 2 peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du .... relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

Le Ministre des Finances

Alexander DE CROO

La Ministre de l'Energie

Marie-Christine MARGHEM

Annexe 4 à l'arrêté royal du …. …….. …….. relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

CRITERES D'UTILISATION DES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS VISEES A L'ARTICLE 3.4.9, ALINEA 2

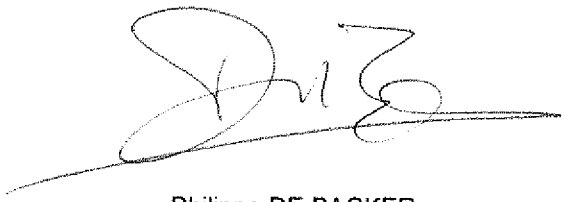
Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 3.4.9, alinéa 2 répondent au moins aux critères spécifiés dans les instruments ci-après, selon le cas :

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	Décision 2010/769/UE de la Commission du 13 décembre 2010 établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 ter de la Directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 "L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place", visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3.4.4 et 3.4.6 du présent arrêté.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du …. …….. …….. relatif à la navigation respectueuse de l'environnement

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Philippe DE BACKER

Le Ministre des Finances

Alexander DE CROO

La Ministre de l'Energie

Marie-Christine MARGHEM