

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE, K.M.O., MIDDEN-
STAND EN ENERGIE, FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINAN-
CIËN EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN
VERVOER

[C – 2020/42450]

15 JULI 2020. — 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, 2.5.3.11, 2.7.3.12, 2.7.3.13 en 4.2.4.2;

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 ongevalen;

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

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;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

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

Gelet op het advies 67.262/4 van de Raad van State gegeven op 18 mei 2020 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL 1. — ALGEMENE BEPALINGEN

HOOFDSTUK 1. — Definities

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.

SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYEN-
NES ET ENERGIE, SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES
ET SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/42450]

15 JUILLET 2020. — Arrêté royal relatif à la navigation
respectueuse de l'environnement

PHILIPPE, Roi des Belges,
A 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, 2.5.3.11, 2.7.3.12, 2.7.3.13 et 4.2.4.2 ;

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

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 ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

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

Vu l'avis 67.262/4 du Conseil d'État, donné le 18 mai 2020 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE 1^{er}. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1^{er}. – Définitions

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 de l'environnement marin de l'OMI ;

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

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

HOOFDSTUK 1. — Aansprakelijkheid voor verontreiniging door zeeschepen

Afdeling 1. — Certificatie

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.

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. 2.1.3. De aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van verzekering bedoeld in artikel 2.1.2 wordt ingediend bij de Scheepvaartcontrole volgens de instructies van de Scheepvaartcontrole die wordt bekendgemaakt op de website van de Scheepvaartcontrole.

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 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 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.

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

CHAPITRE 1^{er}. — Responsabilité pour la pollution par les navires de mer

Section 1^{re}. — Certification

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. 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. La demande d'obtention d'un certificat d'assurance visé à l'article 2.1.2 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. 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 1^{er} et 5 de l'article VII de la Convention CLC 1992, des paragraphes 1^{er} et 6 de l'article 7 de la Convention Bunker, des paragraphes 1^{er} et 6 de l'article 12 de la Convention WRC ou des paragraphes 1^{er} 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.

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.

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 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;

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. 2.1.13. 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. 2.1.14. 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 FUND-Verdrag van 1992 en van het FUND-Protocol van 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 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 FUND-Verdrag van 1992 en van het FUND-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, 3^{de} lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek alsook op de bepalingen van dit hoofdstuk.

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 ;

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. 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^{re} au présent arrêté.

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. 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 FUND de 1992 et du Protocole FUND de 2003.

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

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

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 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 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving;

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.

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 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 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation ;

Art. 2.2.2. § 1^{er}. 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 geschoond 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 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 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

HOOFDSTUK 3. — *Scheepsrecycling*

Art. 2.3.1. Dit hoofdstuk geeft uitvoering aan 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 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving zijn van toepassing op deze machtiging.

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 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 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation.

CHAPITRE 3. — *Recyclage des navires*

Art. 2.3.1. Le présent chapitre exécute le 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 1^{er}, 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 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation s'appliquent à cette habilitation.

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.

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.

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 m³, 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 m³, dan kan voorschrift 34.6 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag worden toegepast in de plaats van de voorschriften 29, 31 en 32.

Art. 2.3.4. Le Contrôle de la navigation peut envoyer à l'autorité compétente, en vertu de l'article 3, paragraphe 1^{er}, 11°, du Règlement (UE) n° 1257/2013, l'information communiquée par le propriétaire du navire en application de l'article 6, paragraphe 1^{er}, 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 1^{er}.

TITRE 3. — LA CONVENTION MARPOL

CHAPITRE 1^{er}. — 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. 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. 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- 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 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. 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 1^{er} 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 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 1^{er} 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 1^{re}. — 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 électronique les renseignements concernant les rejets, transferts et autres opérations qui doivent l'être en vertu du présent chapitre.

Art. 3.3.2. § 1^{er}. 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. 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 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 of op een Belgisch schip, 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 gelegeerd volgens de in het Handboek voorgeschreven methoden.

§ 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. § 1^{er}. 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 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^{er} du présent article, et qu'une partie de ce transport concerne le territoire belge ou un navire 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 initialisé 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) Het vervoer van stoffen die niet in categorieën zijn ingedeeld, noch voorlopig als zodanig zijn 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 ventilatiemethoden die werden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen worden gebruikt om ladingresiduen uit een tank te verwijderen. Deze 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 voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen 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 of Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag, 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 worden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen.

c) Le transport de substances qui n'ont été ni classées en catégories, ni évaluées 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 1^{er} 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 en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers peuvent être utilisées pour éliminer les résidus de cargaison d'une citerne. Ces méthodes doivent 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 pré-lavage 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 pré-lavage 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 en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers 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 ou l'Annexe II de la Convention MARPOL 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 en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers.

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 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 Scheepvaartcontrole 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 voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen 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.

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.

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 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 le Contrôle de la navigation, 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 en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers 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) 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) Voor stoffen van categorie Y die persistente drijvende stoffen zijn met een viscositeit van 50 mPa·s of meer bij 20°C en/of een smeltpunt van 0°C of meer, waarvoor de vermelding "16.2.7" in kolom O van hoofdstuk 17 van de IBC-code voorkomt, zijn de onderstaande bepalingen van toepassing vanaf 1 januari 2021 en 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 lozingsnelheid, 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) 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.

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. 3.3.6. § 1. Elk schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is, moet een vrachtreger 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 vrachtreger 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 vrachtreger worden vermeld.

§ 4. Elke vermelding in het vrachtreger 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 vrachtreger voor schepen die een internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, of een certificaat als

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 °C et/ou dont le point de fusion est égal ou supérieur à 0 °C, pour lesquelles la mention "16.2.7" figure dans la colonne O du chapitre 17 du Recueil IBC, les dispositions suivantes sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2021 et dans les zones définies au paragraphe 9 de la règle 13 de l'Annexe II de la Convention MARPOL :

1) une méthode de pré-lavage 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 pré-lavage 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 pré-lavage, 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 pré-lavage 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 1^{er} juillet 1994 ou a été lavée avec une quantité d'eau qui ne soit pas inférieure à celle calculée avec $k = 1,0$.

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^{er}. 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^{er}. 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 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

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 onvankelijk 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.

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.

HOOFDSTUK 4. — Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen

Art. 3.4.1. Dit hoofdstuk voorziet in 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 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;

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.

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

Art. 3.3.7. § 1^{er}. 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. Le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire est appliqué en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil.

CHAPITRE 4. — Teneur en soufre de combustibles marins

Art. 3.4.1. Le présent chapitre prévoit 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 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° "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 handelende met de bedoeling schade te veroorzaken of roekeloos handelende;

5° brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductiemethoden overeenkomstig de artikelen 3.4.8 en 3.4.9.

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

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 zeevaten 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 SO_x-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 SO_x-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

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 témérement ;

5° combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 3.4.8 et 3.4.9.

Art. 3.4.4. § 1^{er}. 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.

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 1^{er} 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 SO_x 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 SO_x 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

verkooppunten te vinden en dat er, ondanks alle pogingen scheepsbrandstof te verkrijgen die voldoet aan dit hoofdstuk, niet zulke scheepsbrandstof voor aankoop beschikbaar was.

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 aantoonde 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 omschakeld moeten in het scheepslogboek genoteerd worden.

Art. 3.4.7. Emissiereductiemethoden voor schepen die de Belgische vlag voeren worden goedgekeurd overeenkomstig richtlijn 2014/90/EU.

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 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 zeevaten en in de Belgische exclusief economische zone emissiereductiemethoden gebruiken, op

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.

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 1^{er}, 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 journal 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 2.5.3.7 du Code 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 2014/90/UE.

Les méthodes de réduction des émissions pour des navires battant le pavillon belge non couvertes par l'alinéa 1^{er} 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 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

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.

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, 1^{ter}, 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 op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeewateren en de Belgische exclusief economische zone wordt gebruikt. De monsters worden zonder onnodige vertraging geanalyseerd.

Art. 3.4.11. 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. 3.4.12. 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. 3.4.13. De daartoe aangestelde dienst van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., 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.

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 1^{er} répondent aux critères visés à l'annexe 4.

Art. 3.4.10. § 1^{er}. 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 1^{er}. 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, 1^{ter}, 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. 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. 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. Le service du Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie 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 1^{er}.

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 1^{er} 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.

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. — Gegevensverzamelingsstelsel 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.

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.

TITEL 4. — OVERIGE BEPALINGEN

HOOFDSTUK 1. — Opheffingsbepalingen

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

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. 4.1.3. 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. 4.1.4. Het koninklijk besluit van 13 juni 2012 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, wordt opgeheven.

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. 4.1.6. 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. 4.1.7. 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.

Brussel, 15 juli 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,
Ph. DE BACKER
De Minister van Financiën,
A. DE CROO
De Minister van Energie,
M. C. MARGHEM

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 1^{er}. — 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. Pour l'application de l'alinéa 1^{er}, 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.

TITRE 4. — AUTRES DISPOSITIONS

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions abrogatoires

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. 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, remplacés par l'arrêté du 22 mai 2006, sont abrogés.

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. 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. 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. 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. 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 1^{er} 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.

Bruxelles, le 15 juillet 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,
Ph. DE BACKER
Le Ministre des Finances,
A. DE CROO
La Ministre de l'Énergie,
M. C. MARGHEM

Annexe 1^{er} à l'arrêté royal du 15 juillet 2020 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 HYDROCAR- BURES	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 contribuables.

Hydrocarbures donnant lieu à contribution

Pétales 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

Pétales 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 15 juillet 2020 relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Le Ministre des Finances,

A. DE CROO

La Ministre de l'Energie,

M.-C. MARGHEM

Annexe 2 à l'arrêté royal du 15 juillet 2020 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 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte australienne et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants :
latitude 10°00'S et longitude 142°00'E
latitude 9°10'S et longitude 143°52'E
latitude 9°00'S et longitude 144°30'E
latitude 10°41'S et longitude 145°00'E
latitude 13°00'S et longitude 145°00'E
latitude 15°00'S et longitude 146°00'E
latitude 17°30'S et longitude 147°00'E
latitude 21°00'S et longitude 152°55'E
latitude 24°30'S et longitude 154°00'E
et enfin le point de latitude 24°42'S et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.
7. *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 de la Convention BWM.
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 BWB 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 BWB, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat BWB 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 BWB 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 BWB 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 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 15 juillet 2020 relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Le Ministre des Finances,

A. DE CROO

La Ministre de l'Energie,

M.-C. MARGHEM

Annexe 3 à l'arrêté royal du 15 juillet 2020 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 15 juillet 2020 relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Le Ministre des Finances,

A. DE CROO

La Ministre de l'Energie,

M.-C. MARGHEM

Annexe 4 à l'arrêté royal du 15 juillet 2020 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 15 juillet 2020 relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Le Ministre des Finances,

A. DE CROO

La Ministre de l'Energie,

M.-C. MARGHEM