

JUSTEL - Législation consolidée				
<a href="#">Fin</a>	<a href="#">Premier mot</a>	<a href="#">Dernier mot</a>	<a href="#">Modification(s)</a>	<a href="#">Préambule</a>
		<a href="#">Table des matières</a>	<a href="#">1 arrêté d'exécution</a>	<a href="#">1 version archivée</a>
	<a href="#">Signatures</a>	<a href="#">Fin</a>		<a href="#">Version néerlandaise</a>
belgiquelex . be - Banque Carrefour de la législation				
<a href="#">Conseil d'Etat</a>				

Titre
<p>22 DECEMBRE 2010. - Arrêté royal relatif au <a href="#">≤contrôle&gt;</a> par l'<a href="#">≤Etat&gt;</a> <a href="#">≤du&gt;</a> <a href="#">≤port&gt;</a>            (NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 29-12-2010 et mise à jour au 12-08-2014)</p> <p><b>Source :</b> MOBILITE ET TRANSPORTS  <b>Publication :</b> 29-12-2010 <b>numéro :</b> 2010014271 <b>page :</b> 82797 <a href="#">IMAGE</a>  <b>Dossier numéro :</b> 2010-12-22/19  <b>Entrée en vigueur :</b> 01-01-2011</p>

Table des matières	<a href="#">Texte</a>	<a href="#">Début</a>
<p>Art. 1-17, 17/1, 18-34  <a href="#">ANNEXES.</a>            Art. N1-N11, N12. Annexe XII</p>		

Texte	<a href="#">Table des matières</a>	<a href="#">Début</a>
<p>Article <a href="#">1er</a>. Le présent arrêté transpose la Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre <a href="#">≤du&gt;</a> <a href="#">≤contrôle&gt;</a> par l'<a href="#">≤Etat&gt;</a> <a href="#">≤du&gt;</a> <a href="#">≤port&gt;</a> et la Directive 2009/16/CE <a href="#">≤du&gt;</a> Parlement européen et du Conseil <a href="#">≤du&gt;</a> 23 avril 2009 relative au <a href="#">≤contrôle&gt;</a> par l'<a href="#">≤Etat&gt;</a> <a href="#">≤du&gt;</a> <a href="#">≤port&gt;</a> [<sup>1</sup> modifié par la Directive 2013/38/UE]<sup>1</sup>.</p> <p>-----</p> <p>(1)&lt;AR <a href="#">2014-07-21/10</a>, art. 1, 002; En vigueur : 20-08-2014&gt;</p> <p><b>Art. 2.</b> Pour l'application du présent arrêté, on entend par :</p> <p>1° conventions : les conventions ci-après ainsi que les protocoles et modifications de ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée :</p> <p>a) la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);</p> <p>b) la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);</p>		

- c) la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
- d) la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78/95);
- e) la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72);
- f) la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69);
- g) [1 ...]1;
- h) la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92);
- [1 i) la convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006);
- j) la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001);
- k) la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention hydrocarbures de soute 2001).]1
- 2° Mémoire d'entente de Paris : le mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée;
- 3° Code et procédures pour le système d'audit volontaire des Etats membres de l'OMI : la résolution A.974(24) de l'assemblée de l'OMI;
- 4° Région couverte par le mémoire d'entente de Paris : la zone géographique dans laquelle les signataires du mémoire d'entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémoire;
- 5° Navire : tout navire de mer soumis à une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'Etat du port;
- 6° Activité d'interface navire/port : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;
- 7° Navire au mouillage : un navire qui est au port ou dans un autre lieu relevant de la juridiction d'un port, mais qui n'est pas à un poste d'amarrage, et qui effectue une activité d'interface navire/port;
- 8° Inspecteur : l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;
- 9° Instance compétente : la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports;
- 10° Période nocturne : la période comprise entre 20 heures du soir et 6 heures du matin;
- 11° Inspection initiale : une visite effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 12, 1;
- 12° Inspection détaillée : une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 12, 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
- 13° Inspection renforcée : une inspection portant au moins sur les points énumérés à l'annexe VII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est clairement justifié conformément à l'article 12, 3;
- 14° Plainte : toute information ou tout rapport soumis par toute personne ou tout organisme ayant un intérêt légitime dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention

de la pollution;

15° Immobilisation : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;

16° Mesure de refus d'accès : la décision délivrée au capitaine d'un navire, à la compagnie responsable du navire et à l'Etat du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union européenne;

17° Arrêt d'opération : l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation;

18° Compagnie : le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM);

19° Organisme agréé : une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un Etat du pavillon;

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

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

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

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

[<sup>1</sup> 24° : " Etat membre " : un Etat membre de l'Union européenne;

25° " certificat de travail maritime " : le certificat visé dans la règle 5.1.3 de la MLC 2006;

26° " déclaration de conformité du travail maritime " : la déclaration visée dans la règle 5.1.3 de la MLC 2006;]<sup>1</sup>

[<sup>1</sup> Toutes les références faites dans le présent arrêté aux conventions, codes internationaux et résolutions, notamment pour les certificats et autres documents, s'entendent comme faites à ces conventions, codes internationaux et résolutions dans leur version actualisée.]<sup>1</sup>

(1) <AR [2014-07-21/10](#), art. 2, 002; En vigueur : 20-08-2014>

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

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

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

§ 2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, les inspecteurs appliquent les dispositions qui leur sont applicables en vertu d'une convention donnée et prennent, pour les

domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, les inspecteurs se laissent guider par l'annexe 1re du mémorandum d'entente de Paris.

§ 3. <sup>1</sup> Les inspecteurs qui font procéder à l'inspection d'un navire battant pavillon d'un Etat non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant pavillon d'un Etat partie à cette convention. Un tel navire est soumis à une inspection plus détaillée, conformément aux procédures mises en place par le mémorandum d'entente de Paris.<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> § 5. Les mesures adoptées afin d'appliquer le présent arrêté n'entraînent pas, par rapport à la situation existante dans chaque Etat membre, de réduction du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux gens de mer dans les domaines auxquels s'applique cet arrêté. Si l'instance compétente constate, lorsqu'elle met en oeuvre ces mesures, une violation manifeste du droit de l'Union à bord de navires battant pavillon d'un Etat membre, elle en informe immédiatement, conformément au droit et à la pratique au niveau national, toute autre instance compétente concernée afin que des mesures appropriées soient prises, s'il y a lieu.<sup>1</sup>

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 3, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. 4.** Les inspecteurs effectuent des inspections conformément au système de sélection décrit à l'article 11 et aux dispositions de l'annexe Ire.

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

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

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

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

- 1° 5 % du nombre total de navires de priorité I présentant un profil de risque élevé qui font escale dans les ports et mouillages belges;
- 2° 10 % du nombre total de navires de priorité I autres que ceux présentant un profil de risque élevé qui font escale dans les ports et mouillages belges.

Nonobstant les pourcentages figurant à l'alinéa 1er, 1° et 2°, il est donné priorité aux inspections

des navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union européenne.

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

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

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

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

1° si l'inspection peut être effectuée lors de la prochaine escale du navire dans un port belge, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours; ou

2° si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'Etat dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

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

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

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

1° si l'instance compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin; ou

2° si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne. Dans un tel cas, l'instance compétente prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.

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

1° si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai

de quinze jours; ou

2° si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou

3° si l'instance compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

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

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

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

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

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

1° paramètres génériques

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

2° paramètres historiques

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

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

1° les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque conformément à l'annexe Ire, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois;

2° les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes :

- l'instance compétente veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe I, partie II. 2A, soient inspectés;

- les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe I, partie II. 2B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'instance compétente.

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

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

- 1° sélectionne les navires qui doivent subir une inspection obligatoire, dénommés navires de " priorité I ", conformément au système de sélection décrit à l'annexe Ire, partie II. 3A;
- 2° peut sélectionner les navires susceptibles d'être inspectés, dénommés navires de " priorité II ", conformément à l'annexe I, partie II. 3B.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. Les dispositions de l'article 13 relatif aux inspections renforcées s'appliquent aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse visés à l'article 1er, 1°) et 4°), de l'arrêté royal du 21 novembre 2005 relatif à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

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

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

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

1° bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, et publiée chaque année par la Commission européenne, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément à l'article 10 de la Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou

2° bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission européenne, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément à l'article 10 de la Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.

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

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

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

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

1° le navire bat pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au § 1er;

2° les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires;

3° le navire est géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé, conformément à l'annexe Ire, partie I, 1;

4° les conditions visées aux 3 à 9 de l'annexe VIII sont réunies.

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

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

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

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

<sup>1</sup> Lorsqu'il est constaté, lors d'une inspection plus détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, l'inspecteur porte immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées et fixe les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Dans le cas où il estime que ces anomalies sont importantes ou si ces anomalies ont un lien avec une plainte éventuellement déposée au titre de l'annexe V, partie A, point 19, l'inspecteur les porte également à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées présentes sur le territoire de l'Etat membre dans lequel l'inspection est effectuée, et il peut :

a) informer un représentant de l'Etat du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

En ce qui concerne les questions relatives à la MLC 2006, l'Etat membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au directeur général du Bureau international du travail une copie du rapport de l'inspecteur, accompagnée, le cas échéant, de la réponse des autorités compétentes de l'Etat du pavillon communiquée dans le délai prescrit, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile permettant de s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties

susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes.]<sup>1</sup>

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 6, 002; En vigueur : 20-08-2014>

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

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

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

<sup>1</sup> L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni à l'armateur concerné. L'inspecteur prend les mesures appropriées pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer, notamment en s'assurant que la confidentialité est garantie pendant les entretiens avec ceux-ci.]<sup>1</sup>

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

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 7, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. 17/1.** <sup>1</sup> § 1er. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la MLC 2006 (y compris les droits des gens de mer) peut être déposée auprès d'un inspecteur dans le port où le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprend une enquête initiale.

§ 2. Le cas échéant, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale détermine notamment si les procédures de plainte à bord prévues par la règle 5.1.5 de la MLC 2006 ont été suivies. L'inspecteur peut également procéder à une inspection plus détaillée conformément à l'article 12 du présent arrêté.

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

§ 4. Au cas où l'enquête ou l'inspection révélerait une non-conformité relevant du champ d'application de l'article 18, ledit article s'applique.

§ 5. Lorsque le paragraphe 4 ne s'applique pas et qu'une plainte d'un marin portant sur des points couverts par la MLC 2006 n'a pas été réglée à bord du navire, l'inspecteur en informe immédiatement l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives de la part dudit Etat. Toute inspection effectuée fait l'objet d'un rapport transmis par voie électronique à la base de données des inspections.

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

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

procédures de recours pertinentes.

§ 7. Le présent article s'entend sans préjudice de l'article 17. Le quatrième alinéa de l'article 17 s'applique également aux plaintes portant sur des points couverts par la MLC 2006.]<sup>1</sup>

(1)<Inséré par AR [2014-07-21/10](#), art. 8, 002; En vigueur : 20-08-2014>

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

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

<sup>1</sup> § 2/1. Lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou que des anomalies constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006 (y compris les droits des gens de mer), l'instance compétente du lieu où le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation n'est levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que l'instance compétente a marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies et s'est assurée que le plan sera mis en oeuvre sans retard. Avant de marquer son accord sur un plan d'action, l'inspecteur peut consulter l'Etat du pavillon.]<sup>1</sup>

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

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

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

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

§ 6. <sup>1</sup> En cas d'immobilisation, l'instance compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'Etat du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, le cas échéant, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats réglementaires conformément aux conventions sont

également informés. Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave et répétée les prescriptions de la MLC 2006, (y compris les droits des gens de mer), ou en raison de conditions de vie et de travail à bord présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, l'instance compétente le notifie immédiatement à l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande à l'Etat du pavillon de répondre dans un délai donné. L'instance compétente informe aussi immédiatement les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées de l'<Etat> <du> <port> dans lequel l'inspection a été effectuée.]<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 9, 002; En vigueur : 20-08-2014>

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

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

1° l'instance compétente veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient immédiatement modifiées en conséquence;

2° l'instance compétente, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, en informe la Commission européenne.

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

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

avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

conventions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 26.** Dans l'article 24, point 1, de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, remplacé par l'arrêté royal du 1er septembre 2004, les mots " l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant **<contrôle>** par l'**<Etat>** **<du>** **<port>** et modification de l'arrêté royal **<du>** 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime " sont remplacés par les

mots " l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) " .

[Art. 27.](#) Dans l'article 98bis, § 6, du même arrêté, inséré par l'arrête royal du 24 mai 2006, les mots " l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) et modification de l'arrêté royal [≤du>](#) 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime " sont remplacés par les mots " l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) " .

[Art. 28.](#) Dans l'annexe XIXbis, point 6, d), du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 19 mars 2004, les mots " l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) et modification de l'arrêté royal [≤du>](#) 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime " sont remplacés par les mots " l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) " .

[Art. 29.](#) Dans l'article 4, § 3, de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mots " l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) et modification de l'arrêté royal [≤du>](#) 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime " sont remplacés par les mots " l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) " .

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

[Art. 31.](#) Dans l'article 3, alinéa 1er, c), de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, les mots " conformément au chapitre Ier, partie Ire de l'annexe Ire de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) et modification de l'arrêté royal [≤du>](#) 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime " sont remplacés par les mots " conformément au chapitre II, partie 2A de l'annexe I de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) " .

[Art. 32.](#) L'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant [≤contrôle>](#) par l'[≤Etat>](#) [≤du>](#) [≤port>](#) et modification de l'arrêté royal [≤du>](#) 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux du 9 décembre 1998, 21 juin 2001, 31 janvier 2003, 25 octobre 2004 et 24 mai 2006, est abrogé.

[Art. 33.](#) Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 2011.

[Art. 34.](#) Le Ministre qui a la Navigation dans ses attributions, le ministre qui a les Finances dans

ses attributions, le Ministre qui a la Justice dans ses attributions et le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

## ANNEXES.

**Art. N1.** Annexe I. - Eléments du système communautaire d'inspection par l'<Etat> <du> <port> (visés à l'article 4)

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

### I. Profil de risque des navires

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

#### 1. Paramètres génériques

##### a) Type de navire

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

##### b) Age du navire

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

##### c) Action de l'Etat du pavillon en matière de <contrôle>

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

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

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

##### d) Organismes agréés

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

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

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

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

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

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

## 2. Paramètres historiques

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

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

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

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

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

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

## II. Inspection des navires

### 1. Inspections périodiques

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

Les Etats membres soumettent à une inspection périodique :

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

### 2. Inspections supplémentaires

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

#### 2A. Facteurs prépondérants

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

- les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité;

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

#### 2B. Facteurs imprévus

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

- les navires qui ont contrevenu à la version applicable de la recommandation de l'OMI concernant le pilotage aux approches de la mer Baltique;
- les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum de Paris;
- les navires signalés par les pilotes ou les autorités ou organismes portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin;
- les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 8 de la présente directive, à la Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, à l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, et, le cas échéant, au règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;
- [1] les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte, y compris une plainte à terre, émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, à moins que l'instance compétente concernée ne juge le rapport ou la plainte manifestement infondés;]1;
- les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant;
- les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées, à l'exception de ceux dont les anomalies devaient être corrigées dans un délai de quatorze jours après leur départ et de ceux dont les anomalies devaient être corrigées avant leur départ;
- les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses;
- les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement;
- les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé.

[1] - les navires pour lesquels un plan d'action visant à rectifier les anomalies visées à l'article 18, § 2/1, alinéa 2, a été accepté mais à l'égard desquels la mise en oeuvre de ce plan n'a pas été

contrôlée par un inspecteur.]<sup>1</sup>

### 3. Système de sélection

3A. Les navires de " priorité I " sont inspectés comme suit :

a) une inspection renforcée est effectuée sur :

- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois;
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;

b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :

- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;

c) en cas d'élément impérieux :

- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

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

a) une inspection renforcée est effectuée sur :

- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois;
- tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois;
- tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois;

b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :

- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois;
- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois;

c) en cas d'élément imprévu :

- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé ou sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

-----  
(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 10, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. N2.**Annexe II. - Profil de risque des navires (visé à l'article 9, alinéa 2)  
(Annexe non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. du 29-12-2010, p. 82828)

**Art. N3.**Annexe III. - Notification (visé à l'article 8, alinéa 1er)

Informations à fournir en vertu de l'article 8, alinéa 1er :

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

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

**Art. N4.**Annexe IV. - Liste des certificats et des documents (visés à l'article 12, 1)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. - Certificat de sécurité pour navire à passagers
  - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
  - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
  - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
  - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
4. Fiche synoptique continue
5. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
  - Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
6. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
  - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
7. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
8. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
9. Certificat international de franc-bord (1966)
  - Certificat international d'exemption de franc-bord
10. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
11. Registre de la cargaison
12. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
13. Certificats ou autres documents exigés conformément aux dispositions de la convention STCW 78/95
14. [<sup>1</sup> Certificats médicaux (MLC 2006)]<sup>1</sup> 180 et convention

15. [<sup>1</sup> Tableau précisant l'organisation du travail à bord (MLC 2006 et STCW 78/95)]<sup>1</sup>
16. [<sup>1</sup> Registre des heures de travail et de repos des marins (MLC 2006)]<sup>1</sup>
17. Renseignements sur la stabilité.
18. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS 74, chapitre IX)
19. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par l'organisme agréé concerné (à requérir seulement si le navire est classé par un organisme agréé)
20. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses
21. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse
22. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé
23. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte, y compris les exercices en matière de sûreté, et registre de **≤contrôle≥** et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie
24. Certificat de sécurité pour navire spécialisé
25. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer
26. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de **≤contrôle≥** du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest
27. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de maîtrise des avaries
28. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord
29. Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers)
30. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'**≤Etat> ≤du> ≤port>**
31. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal
32. Attestation autorisant le transport de céréales
33. Manuel d'assujettissement de la cargaison
34. Plan de gestion et registre des ordures
35. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
36. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
37. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
38. Livret pour les navires vraquiers
39. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers
40. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992)
41. Certificats exigés par la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.
42. Certificats exigés par le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident.
43. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
44. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires
- [<sup>1</sup> 45. Certificat de travail maritime.
46. Déclaration de conformité du travail maritime, part I et part II.

47. Certificat international du système antisalissure.
48. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.]<sup>1</sup>

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 11, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. N5.**Annexe V. - Exemples de " motifs évidents " (visés à l'article 12, 3°, alinéa 3)

**A. Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée**

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie II, 2.A et 2.B.
2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord.
4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences en matière de communication à bord définies à l'article 98bis de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.
5. Un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
6. Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW 78/95.
7. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, par exemple teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison.
8. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de **≤contrôle≥** du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
9. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
10. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
11. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
12. Conditions d'hygiène déplorables à bord du navire.
13. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
14. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.
15. Absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins.
- <sup>1</sup> 16. Les documents exigés au titre de la MLC 2006 ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison.
17. Les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.
18. Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but de se soustraire au respect de la MLC 2006.
19. Une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.]<sup>1</sup>

## B. Exemples de motifs évidents justifiant le **≤contrôle≥** de la sûreté des navires

1. L'inspecteur peut estimer qu'il existe des motifs évidents d'arrêter des mesures de **≤contrôle≥** supplémentaires en matière de sûreté lors de l'inspection initiale dans le cadre **≤du≥** **≤contrôle≥** par l'**≤Etat≥** **≤du≥** **≤port≥** dans les circonstances suivantes :

- 1.1. L'ISSC n'est pas valide ou est arrivé à expiration;
- 1.2. le navire présente un niveau de sûreté inférieur à celui du port;
- 1.3. les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été réalisés;
- 1.4. le dossier des renseignements sur les dix dernières activités d'interface navire/port ou navire/navire est incomplet;
- 1.5. il ressort de certains éléments ou il a été constaté que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables de communiquer entre eux;
- 1.6. il ressort de constatations que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes;
- 1.7. des informations émanant de tiers, comme un rapport ou une plainte, concernant des informations liées à la sûreté ont été communiquées;
- 1.8. le navire est titulaire d'un certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire faisant suite à un autre certificat provisoire et, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la convention SOLAS 74 et à la partie A du code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial. La partie A du code ISPS définit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.

2. Si l'existence de motifs évidents au sens de ce qui précède est établie, l'inspecteur informe sans délai l'instance de sûreté compétente (sauf si l'inspecteur est lui-même un agent de sûreté dûment habilité). L'instance de sûreté compétente décide alors quelles sont les mesures de **≤contrôle≥** supplémentaires compte tenu du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS 74, chapitre XI.

3. Les motifs évidents autres que ceux qui sont décrits ci-dessus relèvent de la compétence de l'agent de sûreté dûment habilité.

-----  
(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 12, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. N6.**Annexe VI. - Procédures pour le **≤contrôle≥** des navires (visées à l'article 14, § 1er) Annexe 1re " Directives pour les inspecteurs **≤du≥** **≤contrôle≥** par l'**≤Etat≥** **≤du≥** **≤port≥** " **≤du≥** mémorandum d'entente de Paris, et instructions ci-après du mémorandum d'entente de Paris, dans leur version actualisée :

- Instruction 33/2000/02 : Operational Control on Ferries and Passenger Ships (**≤Contrôle≥** opérationnel des transbordeurs et navires à passagers),
- Instruction 35/2002/02 : Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Orientations pour les inspecteurs chargés **≤du≥** **≤contrôle≥** des navires par l'**≤Etat≥** **≤du≥** **≤port≥** concernant les cartes électroniques),
- Instruction 36/2003/08 : Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Directives pour l'inspection portant sur les conditions de vie et de travail),
- Instruction 37/2004/02 : Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Orientations en conformité avec la convention STCW 78/95, telle que modifiée),
- Instruction 37/2004/05 : Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Directives pour l'inspection portant sur les heures de travail et de repos),
- Instruction 37/2004/10 : Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Directives pour les inspecteurs chargés **≤du≥** **≤contrôle≥** des navires par l'**≤Etat≥** **≤du≥** **≤port≥**)

concernant les aspects liés à la sécurité),

- Instruction 38/2005/02 : Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Orientations pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤ concernant la vérification de l'enregistreur des données du voyage (VDR)],
- Instruction 38/2005/05 : Guidelines on Marpol 73/78 Annex I (Orientations relatives à la convention Marpol 73/78, annexe I),
- Instruction 38/2005/07 : Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Orientations relatives au ≤contrôle≤ du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour les pétroliers à simple coque],
- Instruction 39/2006/01 : Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Orientations pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤ concernant le code ISM),
- Instruction 39/2006/02 : Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Orientations pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤ concernant le ≤contrôle≤ ≤du≤ SMDSM),
- Instruction 39/2006/03 : Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimisation de la liste de ≤contrôle≤ pour la notification et le bannissement),
- Instruction 39/2006/10 : Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Orientations pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤ concernant l'examen des citernes à ballast et la simulation d'une panne d'alimentation (test de la panne générale d'électricité)],
- Instruction 39/2006/11 : Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Directives concernant la vérification de la structure des vraquiers),
- Instruction 39/2006/12 : Code of Good Practice for Port State Control Officers (Code de bonne pratique pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤),
- Instruction 40/2007/04 : Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Critères pour l'évaluation de la responsabilité des organismes agréés),
- Instruction 40/2007/09 : Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Orientations pour les inspecteurs chargés ≤du≤ ≤contrôle≤ des navires par l'≤Etat≤ ≤du≤ ≤port≤ concernant la conformité à l'annexe VI de la convention Marpol 73/78).

**Art. N7.** Annexe VII. - Inspection renforcée des navires (visée à l'article 13, § 4)

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

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

En outre, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la

sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée suppose de vérifier des points à risque spécifiques en fonction du type de navire inspecté, conformément à l'article 13, § 3.

**Art. N8.** Annexe VIII. - Dispositions concernant le refus d'accès aux ports et mouillages dans la communauté (visées à l'article 15)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 15, § 1er, sont réunies, l'instance compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. L'instance compétente transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres Etats membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'instance compétente met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.

3. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'Etat du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'Etat du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'Etat du pavillon apporte à l'instance compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

4. La demande de levée de la mesure de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte à l'instance compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

5. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 15 et à la suite d'une nouvelle inspection du navire dans un port ayant fait l'objet d'un accord.

Si le port ayant fait l'objet d'un accord est situé à Belgique, l'instance compétente peut, à la demande de l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à entrer dans ledit port pour faire l'objet d'une nouvelle inspection. Dans ce cas, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée.

6. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.

7. La nouvelle inspection est effectuée par l'instance compétente si elle a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'instance compétente. L'instance compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de l'instance compétente, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions.

8. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments à prendre en compte qui sont énumérés à l'annexe VII.

9. Les rétributions concernant cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire conformément à l'article 25, § 1er, alinéa 2.

10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'instance compétente conformément à l'annexe VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en

est informée par écrit.

11. L'instance compétente informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission et le secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'instance compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.

12. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées.

**Art. N9.Annexe IX. - Rapport d'inspection (visé à l'article 16)**

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

**I. Informations générales**

1. Instance compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire (indiqué dans le certificat de gestion de la sécurité)
6. Numéro d'identification OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, ainsi que tout autre organisme, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. L'organisme agréé, ou les organismes agréés, et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon
13. Nom et adresse de la compagnie ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection
16. Mention indiquant que des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication

**II. Informations relatives à l'inspection**

1. Certificats délivrés en vertu des conventions applicables, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) en question, avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet de l'inspection (dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée)
3. Port et date de la dernière visite intermédiaire, annuelle ou périodique, et nom de l'organisme qui a effectué la visite
4. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
5. Nature des anomalies
6. Mesures prises

**III. Informations supplémentaires en cas d'immobilisation**

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions, le cas échéant)

**4. Indication, le cas échéant, précisant si la responsabilité de l'organisme agréé ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée en ce qui concerne les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné l'immobilisation**

#### **5. Mesures prises**

**Art. N10.Annexe X. - Critères pour l'immobilisation des navires (visés à l'article 18, § 3)**

#### **INTRODUCTION**

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

**Le 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné ([1 article 18, § 3]1).**

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

**a) que les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme agréé chargé de délivrer le certificat approprié, aient été dûment prises en compte;**

**b) qu'avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou le propriétaire du navire ait fourni à l'instance compétente des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'Etat du pavillon;**

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

**d) que l'instance compétente, une fois informée de l'exécution des mesures correctives, se soit assurée que les anomalies présentant un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.**

#### **1. Critères principaux**

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

##### **Séquence**

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

##### **Critère**

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

#### **2. Application des critères principaux**

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

**1. le navire dispose des documents appropriés en cours de validité;**

**2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité. Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes :**

**3. effectuer sans danger son prochain voyage;**

**4. assurer, dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le prochain voyage;**

**5. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage;**

6. assurer correctement la propulsion et la conduite pendant tout le prochain voyage;
7. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
8. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
9. prévenir la pollution de l'environnement pendant tout le prochain voyage;
10. maintenir une stabilité adéquate pendant tout le prochain voyage;
11. maintenir une étanchéité adéquate pendant tout le prochain voyage;
12. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire pendant le prochain voyage;
13. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant tout le prochain voyage;
14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

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

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

### 3.1. Généralités

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

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

1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et d'autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.

2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cale.

3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs.

4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire.

5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau.

6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre impropres à l'usage auquel ils sont destinés, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide.

7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers.

8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores.

9. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.

10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, compte tenu des

**dispositions de la règle V/16.2 de la convention SOLAS 74.**

**11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, étant entendu qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut remplacer les cartes.**

**12. Absence de ventilation d'extraction antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.**

**13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe 1re, partie 5.5, du mémorandum d'entente de Paris.**

**14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.**

**15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.**

### **3.3. Domaines relevant du code IBC**

**1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.**

**2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés.**

**3. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.**

**4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses.**

**5. Non-respect d'obligations particulières.**

**6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.**

**7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.**

### **3.4. Domaines relevant du code IGC**

**1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.**

**2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service.**

**3. Cloison non étanche au gaz.**

**4. Sas à air défectueux.**

**5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses.**

**6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses.**

**7. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.**

**8. Non-fonctionnement des ventilateurs dans la zone de cargaison.**

**9. Non-fonctionnement des alarmes de pression pour les citernes à cargaison.**

**10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux.**

**11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.**

### **3.5. Domaines relevant de la convention LL 66**

**1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires appropriées ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port afin d'y subir des réparations définitives. FR 28.5.2009 Journal officiel de l'Union européenne L 131/89**

**2. Stabilité notoirement insuffisante.**

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

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

5. Surcharge.

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

3.6. Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe Ire

1. Absence, détérioration grave ou fonctionnement défectueux du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de **≤contrôle≥** du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.

2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu.

3. Registre des hydrocarbures non disponible.

4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol 73/78.

3.7. Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe II

1. Absence du manuel P & A.

2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories.

3. Registre de cargaison non disponible.

4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence.

5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.8. Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe V

1. Absence de plan de gestion des ordures.

2. Absence de registre des ordures.

3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.

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

1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration de l'Etat du pavillon.

2. Preuve qu'un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.

3. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'Etat du pavillon ne sont pas respectées.

4. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration de l'Etat du pavillon.

5. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution en mer.

6. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.

7. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3.10. Domaines relevant [<sup>2</sup> de la MLC 2006]<sup>2</sup>

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.

2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.

3. Conditions d'hygiène déplorables à bord.

4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être très basse.

5. Ventilation insuffisante dans les logements d'un navire.

6. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel ou la cargaison ou autres éléments compromettant la sécurité dans ces zones.

7. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue.

[<sup>2</sup> 8. Les conditions à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

9. La non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer, concernant les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord du navire, telles qu'elles sont spécifiées dans le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime du navire.]<sup>2</sup>

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

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

(1)<AR [2014-07-21/10](#), art. 14, 002; En vigueur : 20-08-2014>

(2)<AR [2014-07-21/10](#), art. 15, 002; En vigueur : 20-08-2014>

**Art. N11.**Annexe XI. - Critères minimaux pour les inspecteurs (visés à l'article 21, alinéas 1er et 5)

1. Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les conventions et des procédures applicables en matière de **<contrôle>** par l'**<Etat>** **<du>** **<port>**. Ces connaissances et ces compétences dans le domaine du respect des obligations internationales et communautaires doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation dûment attestés.

2. Les inspecteurs doivent au minimum :

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire ou ancien titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage; ou

b) avoir satisfait à un examen, reconnu par l'instance compétente, d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions; ou

c) être titulaire d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir une formation et un titre appropriés d'inspecteur de la sécurité des navires.

3. L'inspecteur doit :

- avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon en s'étant occupé soit des inspections et de la certification conformément aux conventions, soit de la surveillance des activités des organismes agréés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

- avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections de **<contrôle>** par l'**<Etat>** **<du>** **<port>** sous la direction d'agents expérimentés chargés **<du>** **<contrôle>** par l'**<Etat>** **<du>** **<port>**.

4. Les inspecteurs visés au 2 a) doivent avoir une expérience maritime d'au moins cinq ans,

comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service " pont " ou du service " machines ", selon le cas, ou les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé [≤du≤](#) [≤contrôle≤](#) par l'[≤Etat≤](#) [≤du≤](#) [≤port≤](#). Cette expérience comprend une période d'au moins deux ans d'exercice en mer des fonctions d'officier du service " pont " ou du service " machines ".

5. Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

6. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'instance compétente dans le cadre [≤du≤](#) [≤contrôle≤](#) exercé par l'[≤Etat≤](#) [≤du≤](#) [≤port≤](#) à la date [≤du≤](#) 23 avril 2009.

7. Lorsque, dans un Etat membre, les inspections visées à l'article 14, §§ 1er et 2, sont effectuées par des inspecteurs chargés [≤du≤](#) [≤contrôle≤](#) par l'[≤Etat≤](#) [≤du≤](#) [≤port≤](#), ces inspecteurs doivent posséder les qualifications appropriées, parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sûreté maritime. Cela inclut normalement :

- a) une bonne compréhension de la sûreté maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler;
- b) une bonne connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;
- c) une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection;
- d) une connaissance pratique des opérations à contrôler.

[Art. N12](#).Annexe XII. - Modèle de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre [≤du≤](#) [≤contrôle≤](#) par l'[≤Etat≤](#) [≤du≤](#) [≤port≤](#) (visé à l'article 21, alinéa 4)

(Modèle non repris pour des raisons techniques, voir M.B. du 29-12-2010, p. 82840)

## Signatures

[Texte](#)

[Table des  
matières](#)

[Début](#)

Donné à Bruxelles, le 22 décembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

La Ministre de l'Intérieur,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

## Préambule

[Texte](#)

[Table des  
matières](#)

[Début](#)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

**Vu la Constitution, l'article 108;**  
**Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999, et les articles 18 et 30, modifiés par la loi du 22 janvier 2007;**  
**Vu la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, l'article 6;**  
**Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;**  
**Vu l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant ≤contrôle> par l'≤Etat> ≤du> ≤port> et modification de l'arrêté royal ≤du> 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;**  
**Vu l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;**  
**Vu l'arrêté royal du 1er septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;**  
**Vu l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil;**  
**Vu l'association des gouvernements de région;**  
**Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 22 janvier 2010;**  
**Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 29 juin 2010;**  
**Vu l'avis 48.562/2/V du Conseil d'Etat, donné le 18 août 2010, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;**  
**Sur la proposition du Premier Ministre, du Ministre des Finances et des Réformes institutionnelles, du Ministre de la Justice, du Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,**  
**Nous avons arrêté et arrêtons :**

<b>Modification(s)</b>	<b>Texte</b>	<b>Table des matières</b>	<b>Début</b>
------------------------	--------------	---------------------------	--------------

**IMAGE**

- ARRETE ROYAL DU 21-07-2014 PUBLIE LE 12-08-2014  
(ART. MODIFIES : 1; 2; 3; 13; 15; 16; 17; 17/1; 18; N1; N4; N5; N8; N10)

<b>Début</b>	<b>Premier mot</b>	<b>Dernier mot</b>	<b>Modification(s)</b>	<b>Préambule</b>	
		<b>Table des matières</b>	<b>1 arrêté d'exécution</b>	<b>1 version archivée</b>	
					<b>Version néerlandaise</b>