

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

[C - 2020/42450]

15 JULI 2020. — Koninklijk besluit inzake  
milieuvriendelijke scheepvaart

FILIP, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Belgisch Scheepvaartwetboek, artikelen 2.2.3.9, 2.3.2.17, 2.3.2.28, 2.5.3.2, 2.5.3.3, 2.5.3.4, 2.5.3.5, 2.5.3.6, 2.5.3.11, 2.7.3.12, 2.7.3.13 en 4.2.4.2;

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

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

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

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

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

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

Gelet op het koninklijk besluit van 11 augustus 2017 ter uitvoering van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en ter wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

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

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

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**TITEL 1. — ALGEMENE BEPALINGEN**

**HOOFDSTUK 1. — Definities**

Artikel 1.1.1. Voor de toepassing van dit besluit betekent:

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

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

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

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

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

6° Brutotonnenmaat: de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften inzake tonnenmaatmetingen vervat in Bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk opvolgend verdrag.

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

HOOFDSTUK 1. — Aansprakelijkheid voor verontreiniging door zeeschepen

Afdeling 1. — Certificatie

Artikel 2.1.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk betekent:

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

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

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

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

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

Art. 2.1.4. De aanvrager voegt bij de aanvraag een attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, gericht aan de Scheepvaartcontrole, waaruit blijkt dat naargelang van het geval aan de voorwaarden van paragraaf 1 en 5 van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 of paragraaf 1 en 6 van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag of paragraaf 1 en 6 van artikel 12 van het WRC-Verdrag of paragraaf 1 en 6 van artikel 4bis van het PAL-Verdrag is voldaan.

De Scheepvaartcontrole kan, onder de voorwaarden die deze daartoe stelt, een attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt in elektronische vorm aannemen. De Scheepvaartcontrole kan de uitreiking van een certificaat van verzekering weigeren of een door de Scheepvaartcontrole uitgereikt certificaat van verzekering intrekken indien op diens vraag geen origineel attest verstrekt wordt.

Art. 2.1.5. Onder voorbehoud van de bevoegdheden van de Nationale Bank van België kan de Scheepvaartcontrole de uitreiking van een certificaat van verzekering weigeren of een door de Scheepvaartcontrole uitgereikt certificaat van verzekering intrekken indien deze van oordeel is dat er niet voldoende is aangetoond:

1° dat aan alle toepasselijke voorwaarden vastgesteld in de aansprakelijkheidsverdragen en hun uitvoeringsbepalingen is voldaan;

2° of dat de verzekering of financiële zekerheid effectief de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar dekt overeenkomstig de aansprakelijkheidsverdragen;

3° of dat de betrokken verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt naar behoren vergund is om de handelsactiviteit uit te oefenen verbonden aan het verstrekken van de door de aansprakelijkheidsverdragen voorgeschreven verzekering of financiële zekerheid;

4° of dat de betrokken verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, betrouwbaar is en in staat is te voldoen aan de door de aansprakelijkheidsverdragen opgelegde verplichtingen.

De Scheepvaartcontrole kan alle bijkomende gegevens vragen met het oog op het onderzoek van de aanvraag. De bewijslast ligt bij de aanvrager van het certificaat van verzekering.

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

Art. 2.1.7. De certificaten van verzekering bedoeld in artikel 2.1.2 worden uitgereikt voor een duur waarvan de einddatum overeenkomt met de einddatum van de verzekering of financiële zekerheid, met een maximum van 1 jaar. In uitzonderlijke gevallen kan een certificaat van verzekering voor een duur van maximum 2 jaar worden uitgereikt.

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

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

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

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

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

#### *Afdeling 2. — Internationale Olieverontreinigingsfondsen*

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

1° geassocieerd persoon: elke vennootschap gebonden aan een vennootschap volgens de bepalingen van artikel 11 van het Wetboek van Vennootschappen;

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

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

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

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

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

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

Art. 2.1.15. De ambtenaren van niveau A van de Algemene Directie Energie van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en van de Administratie der Douane en Accijnzen van de Federale Overheidsdienst Financiën zijn ermee belast te waken over de uitvoering van de opdrachten bepaald in artikel 4.2.4.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

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

HOOFDSTUK 2. — *Ballastwater en sedimenten van schepen*

Artikel 2.2.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, wordt verstaan onder:

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

2° Ballastwater: water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord genomen wordt teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen;

3° Ballastwaterbeheer: de mechanische, fysische, chemische en biologische processen, hetzij afzonderlijk, hetzij gecombineerd, om de inname of lozing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen in het ballastwater en sedimenten te verwijderen, onschadelijk te maken of te vermijden;

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

5° Schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen: aquatische organismen of ziektekiemen die, indien zij in de zee, waaronder mede begrepen riviermonden/estuaria, of in zoetwaterstromen komen, een bedreiging kunnen vormen voor het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen, de biologische diversiteit kunnen schaden of ten koste kunnen gaan van ander rechtmatig gebruik van deze gebieden;

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

7° Schip: een vaartuig, ongeacht het type, dat zich bevindt in een aquatische omgeving, met inbegrip van afzinkbare vaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, drijvende platforms, drijvende opslageenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO's);

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

9° Erkende organisatie: een organisatie die erkend is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 en gemachtigd is overeenkomstig het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving;

Art. 2.2.2. § 1. Dit hoofdstuk is, tenzij het uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op:

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

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

§ 2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:

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

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

3° Schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die uitsluitend varen in de wateren onder de jurisdictie van een andere BWM-Verdragspartij, op voorwaarde dat laatstbedoelde BWM-Verdragspartij een uitsluiting heeft gegeven.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 2.2.4. Schepen worden geschouwd en gecertificeerd in overeenstemming met de vereisten in de bijlage 2 bij dit besluit. Al het mogelijke dient in het werk te worden gesteld om te voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

Art. 2.2.5. Iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een overtreding of een ernstig vermoeden van overtreding op de bepalingen van dit hoofdstuk, meldt dit onverwijld aan de Scheepvaartcontrole.

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

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

Art. 2.2.6. De inspecties op schepen onder vreemde vlag op de naleving van het BWM-Verdrag worden verricht overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving.

#### HOOFDSTUK 3. — *Scheepsrecycling*

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

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

Art. 2.3.3. Een erkende organisatie zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 10°, van Verordening (EU) nr. 1257/2013 kan door de Minister worden gemachtigd voor het uitvoeren van taken als erkende organisatie in Verordening (EU) nr. 1257/2013. De bepalingen van koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving zijn van toepassing op deze machtiging.

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

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

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

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

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

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

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

### TITEL 3. — HET MARPOL-VERDRAG

#### HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### HOOFDSTUK 2. — Olie

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5. De bepalingen van paragraaf 4 van dit artikel zijn enkel van toepassing wanneer de havens of terminals waarin de vracht tijdens dergelijke reizen wordt ingeladen, zijn uitgerust met voorzieningen die in staat zijn om alle ballast- en waswater uit tanks van olietankschepen die er gebruik van maken te ontvangen en te behandelen en wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

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

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

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

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

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

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

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

### HOOFDSTUK 3. — *Lozingen op zee*

#### *Afdeling 1. — Algemene bepalingen*

Art. 3.3.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk, verstaat men onder “elektronisch register” een door de Scheepvaartcontrole goedgekeurd(e) voorziening of systeem voor de Belgische schepen, die/dat in de plaats van een register op een papieren drager wordt gebruikt om alle gegevens over lozingen, overdrachten en andere operaties die krachtens dit hoofdstuk moeten worden geregistreerd, elektronisch te registreren.

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

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

*Afdeling 2. — Indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen*

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

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

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

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

4° Overige substanties: Substanties aangeduid met de vermelding OS (Other substances) in de kolom van de vervuilingscategorieën van Hoofdstuk 18 van de Internationale Code inzake het vervoer van chemicaliën in bulk, die werden beoordeeld en waarvan werd vastgesteld dat ze niet behoren tot de categorieën X, Y, Z zoals bepaald in dit artikel omdat ze momenteel worden beschouwd als ongevaarlijk voor de levende rijkdommen van de zee, voor de menselijke gezondheid, voor de belevingswaarden of andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee wanneer ze tijdens reinigingsoperaties van tanks of bij ontballasten in zee worden geloosd. De lozing van ruim- of ballastwater of andere residuen of mengsels die uitsluitend de als "overige substanties" aangemerkte stoffen bevatten, is aan geen enkele van de voorschriften van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag onderworpen.

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

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

*Afdeling 3. — Operationele lozingen van residuen van schadelijke vloeistoffen*

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

1° Voor wat betreft de lozingen:

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

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



c) Het vervoer van stoffen die niet in categorieën zijn ingedeeld, noch voorlopig als zodanig zijn beoordeeld, noch zijn beoordeeld op de in artikel 3.3.3 voorgeschreven wijze, of van ballastwater, van tankwaswater of van andere mengsels die residuen van dergelijke stoffen bevatten, alsmede de lozing in zee van dergelijke stoffen die het gevolg zijn van dit vervoer, is verboden.

2° Voor wat betreft de lozingsnormen:

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

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

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

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

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

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

3° Met betrekking tot de ventilatie van ladingresiduen kunnen ventilatiemethoden die werden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen worden gebruikt om ladingresiduen uit een tank te verwijderen. Deze methoden moeten in overeenstemming zijn met aanhangsel 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag. Water dat vervolgens in de tank wordt gebracht, wordt als schoon beschouwd en is niet onderworpen aan de in dit hoofdstuk bepaalde lozingsvoorschriften.

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

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

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

c) dat de ladingresiduen worden verwijderd door middel van een door de Scheepvaartcontrole voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen goedgekeurde ventilatiemethode conform aanhangsel 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag.

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

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

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

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

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

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

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

i) de tank werd voorgewassen conform een door de Scheepvaartcontrole voor wat betreft Belgische schepen of door de vlag van het schip voor wat betreft vreemde schepen goedgekeurde methode conform aanhangsel 6 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag; en

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

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

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

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

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

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

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

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

*iv)* Voor stoffen van categorie Y die persistente drijvende stoffen zijn met een viscositeit van 50 mPa·s of meer bij 20°C en/of een smeltpunt van 0°C of meer, waarvoor de vermelding "16.2.7" in kolom O van hoofdstuk 17 van de IBC-code voorkomt, zijn de onderstaande bepalingen van toepassing vanaf 1 januari 2021 en in de gebieden die zijn vastgelegd in voorschrift 13, paragraaf 9, van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. Elke vermelding in het vrachtreger moet worden ondertekend door de voor de betrokken operatie verantwoordelijke officier of officieren en elke bladzijde of groep van elektronische vermeldingen moet door de kapitein worden ondertekend. De vermeldingen moeten overeenkomstig voorschrift 15 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag worden aangebracht in het vrachtreger voor schepen die een internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, of een certificaat als

bedoeld in voorschrift 7 van Bijlage II bij het MARPOL-Verdrag bezitten. Indien de vermeldingen ook in een officiële landstaal van België zijn aangebracht, dan prevaleert deze taal in geval van geschil of onenigheid.

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

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

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

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

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

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

#### *HOOFDSTUK 4. — Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen*

Art. 3.4.1. Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

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

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

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

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

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

ii) kinderen beneden de leeftijd van één jaar;

3° "geregelde dienst", een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare regelmatige reeks vormen;

4° "schip op zijn ligplaats", een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een Belgische haven, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;

5° "emissiereductiemethode": in een schip te installeren uitrustingsstukken, materialen, toestellen of apparaten, of andere procedures, alternatieve brandstoffen of nalevingsmethoden die worden gebruikt als een controleerbaar, kwantificeerbaar en handhaafbaar alternatief voor scheepsbrandstof met een laag zwavelgehalte die voldoet aan de vereisten gesteld in dit hoofdstuk;

6° "Douane": Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen van de Federale Overheidsdienst Financiën;

7° "FAPETRO": het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten;

Art. 3.4.3. De bij dit hoofdstuk vastgestelde beperking van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is niet van toepassing op:

1° brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen;

2° brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt.

3° het gebruik van brandstoffen in een schip specifiek om de veiligheid van een schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden;

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

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

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

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

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

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

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

- in het Baltische zeegebied bedoeld in Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag;

- in het beheersgebied met SO<sub>x</sub>-emissie van de Noordzee;

- voor elk ander zeegebied, inclusief havens, dat door de IMO vervolgens overeenkomstig Bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag als beheersgebied voor SO<sub>x</sub>-emissie wordt aangewezen, twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing.

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

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

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

b) aan te tonen dat gepoogd is scheepsbrandstof die voldoet aan dit hoofdstuk, in overeenstemming met het vaartplan, aan te kopen, en, ingeval die niet beschikbaar was waar gepland, gepoogd is alternatieve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- de Europese Commissie en elke betrokken havenstaat ten minste zes maanden vóór het begin van de proefnemingen daarvan schriftelijk in kennis zijn gesteld;

- alle betrokken schepen uitgerust zijn met fraudebestendige apparatuur voor de continue bewaking van de schoorsteenpijpemissies en deze gedurende de hele proefperiode gebruiken;

- alle betrokken schepen een emissieverlaging realiseren die tenminste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in dit hoofdstuk vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen;

- er adequate afvalbeheerssystemen voorhanden zijn voor de afvalstoffen die in de loop van de hele proefperiode door de emissiereductiemethode worden veroorzaakt;

- de effecten op het mariene milieu, en met name de ecosystemen van omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, gedurende de hele proefperiode worden geanalyseerd; en

- de volledige resultaten aan de Europese Commissie worden overgelegd en binnen zes maanden na het einde van de proefnemingen algemeen bekend worden gemaakt.

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

Art. 3.4.9. Als alternatief voor het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de artikelen 3.4.4 en 3.4.6 mogen schepen op de Belgische binnenwateren, de Belgische zeevaten en in de Belgische exclusief economische zone emissiereductiemethoden gebruiken, op

voorwaarde dat deze schepen continu een reductie van zwaveldioxide-emissies realiseren die ten minste equivalent zijn met de reducties die zouden gerealiseerd worden door het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de artikelen 3.4.4 en 3.4.6. De equivalente emissiewaarden worden vastgesteld in overeenstemming met bijlage 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3.4.13. De daartoe aangestelde dienst van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie houdt een register bij van de leveranciers van scheepsbrandstoffen die aan boord van schepen wordt gebruikt.

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

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

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

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

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

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

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

#### HOOFDSTUK 5. — *Broekasgassen*

##### *Afdeling 1. — Gegevensverzamelingsstelsel voor brandstofverbruik van schepen*

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

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

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

#### TITEL 4. — *OVERIGE BEPALINGEN*

##### *HOOFDSTUK 1. — Opheffingsbepalingen*

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

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

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

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

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

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

Art. 4.1.7. Het koninklijk besluit van 11 augustus 2017 ter uitvoering van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en ter wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole, gewijzigd bij het besluit van 25 oktober 2018, wordt opgeheven.

##### *HOOFDSTUK 2. — Slotbepalingen*

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

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

Brussel, 15 juli 2020.

#### FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,  
Ph. DE BACKER

De Minister van Financiën,  
A. DE CROO

De Minister van Energie,  
M. C. MARGHEM