

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2020/07/15/2020042450/justel>

Dossier numéro : 2020-07-15/12

Titre

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

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 17-11-2020 inclus.

Source : ECONOMIE, PME, CLASSES MOYENNES ET ENERGIE.FINANCES.MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 21-08-2020 page : 63339

Entrée en vigueur : 01-09-2020

Table des matières

[TITRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[CHAPITRE 1er.](#) - Définitions

Art. 1.1.1

[TITRE 2.](#) - CONVENTIONS SPECIFIQUES ET REGLEMENTATION UE EN MATIERE DE NAVIGATION RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

[CHAPITRE 1er.](#) - Responsabilité pour la pollution par les navires de mer

[Section 1re.](#) - Certification

Art. 2.1.1-2.1.10

[Section 2.](#) - Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Art. 2.1.11-2.1.15

[CHAPITRE 2.](#) - Eaux de ballast et sédiments des navires

Art. 2.2.1-2.2.6

[CHAPITRE 3.](#) - Recyclage des navires

Art. 2.3.1-2.3.9

[TITRE 3.](#) - LA CONVENTION MARPOL

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Art. 3.1.1-3.1.8

[CHAPITRE 2.](#) - Hydrocarbures

Art. 3.2.1-3.2.4

[CHAPITRE 3.](#) - Rejets en mer

[Section 1re.](#) - Dispositions générales

Art. 3.3.1-3.3.2

[Section 2.](#) - Classement en catégories des substances liquides nocives

Art. 3.3.3

[Section 3.](#) -Rejets en exploitation de résidus de substances liquides nocives

Art. 3.3.4-3.3.6

[Section 4.](#) - Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires

Art. 3.3.7

[CHAPITRE 4.](#) - Teneur en soufre de combustibles marins

Art. 3.4.1-3.4.14

[CHAPITRE 5.](#) - Gaz à effet de serre

[Section 1er.](#) - Système de collecte de données pour la consommation de carburant des navires

Art. 3.5.1-3.5.2

[CHAPITRE 6.](#) [¹ Oxydes d'azote (NOx)]¹

Art. 3.6.1-3.6.4

[TITRE 4.](#) - AUTRES DISPOSITIONS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions abrogatoires

Art. 4.1.1-4.1.7

[CHAPITRE 2.](#) - Dispositions finales

Art. 4.2.1-4.2.2

[ANNEXE.](#)

Art. N

Texte

[TITRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[CHAPITRE 1er.](#) - Définitions

Article [1.1.1.](#) Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° Direction : la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;
- 2° Directeur général : le Directeur général de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ;
- 3° Ministre : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions ;
- 4° Secrétaire général : le Secrétaire général de l'OMI ;
- 5° Comité : le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI ;
- 6° Jauge brute : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe 1re de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.

[TITRE 2.](#) - CONVENTIONS SPECIFIQUES ET REGLEMENTATION UE EN MATIERE DE NAVIGATION RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

[CHAPITRE 1er.](#) - Responsabilité pour la pollution par les navires de mer

Section 1re. - Certification

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

- 1° certificat d'assurance : un certificat CLC, un certificat BUNKER, un certificat WRC ou un certificat PAL.
- 2° conventions de responsabilité : la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC et la Convention PAL.

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

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

Art. 2.1.3. La demande d'obtention d'un certificat d'assurance visé à l'article 2.1.2 est introduite auprès du Contrôle de la navigation selon les instructions du Contrôle de la Navigation qui sont publiées sur son site web.

Art. 2.1.4. Le demandeur joint à la demande une attestation de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière, adressée au Contrôle de la Navigation, certifiant que les conditions des paragraphes 1er et 5 de l'article VII de la Convention CLC 1992, des paragraphes 1er et 6 de l'article 7 de la Convention Bunker, des paragraphes 1er et 6 de l'article 12 de la Convention WRC ou des paragraphes 1er et 6 de l'article 4bis de la Convention PAL, selon le cas, sont remplies.

Le Contrôle de la navigation peut, aux conditions qu'il fixe à cette fin, accepter une attestation de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie financière sous forme électronique. Le Contrôle de la navigation peut refuser la délivrance d'un certificat d'assurance ou annuler un certificat d'assurance qu'il a délivré si une attestation originale n'est pas fournie à sa demande.

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

1° que toutes les conditions applicables déterminées dans les conventions de responsabilité et leurs dispositions d'exécution sont remplies ;

2° ou que l'assurance ou garantie financière couvre effectivement la responsabilité du propriétaire enregistré conformément aux conventions de responsabilité ;

3° ou que l'assureur concerné ou une autre personne dont émane la garantie financière est dûment autorisé à exercer l'activité commerciale liée à la fourniture de l'assurance ou de la garantie financière prescrite par les conventions de responsabilité ;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 2.1.10. L'autorité compétente telle que visée au Chapitre 6 du Livre 2 du Titre 7 du Code belge de la

Navigation est la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ou le service compétent de la région compétente.

Section 2. - Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

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

- 1° personne associée : toute société liée à une société selon les dispositions de l'article 11 du Code des sociétés ;
- 2° personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution : toute personne physique ou morale qui reçoit, pour son propre compte ou pour le compte de tiers, des hydrocarbures donnant lieu à contribution, au moment où ceux-ci sont débarqués, après avoir été transportés par mer, dans le port ou l'installation terminale de destination situé sur le territoire belge ;

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

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

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

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

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

Art. 2.1.15. Les fonctionnaires de niveau A de la Direction générale de l'Energie du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et de l'Administration des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances sont chargés de veiller à l'exécution des missions prévues à l'article 4.2.4.2 du Code belge de la Navigation.

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

CHAPITRE 2. - Eaux de ballast et sédiments des navires

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

- 1° Administration de l'Etat du pavillon : les autorités compétentes de l'Etat sous le pavillon duquel le navire est autorisé à naviguer. Dans le cas des plates-formes flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'Etat côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles, y compris les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), l'Administration est le gouvernement de l'Etat côtier intéressé ;
- 2° Eaux de ballast : les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes ;
- 3° Gestion des eaux de ballast : les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou visant à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments ;
- 4° Certificat BWM : le certificat international de gestion des eaux de ballast ;
- 5° Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes : les organismes aquatiques et les agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux ;
- 6° Sédiments : toutes les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire ;
- 7° Navire : un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) ;
- 8° Partie à la Convention BWM : un Etat ayant déposé auprès du Secrétaire général l'acte visé à l'article 17, troisième paragraphe de la Convention BWM ;

9° Organisme reconnu : un organisme qui a été reconnu conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 et autorisé conformément à l'arrêté royal du 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation ;

[Art. 2.2.2.](#) § 1er. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique :

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

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

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

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

2° aux navires autorisés à battre le pavillon belge et qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction belge, à moins que le Contrôle de la navigation ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources sur le territoire belge ou celui d'Etats adjacents ou d'autres Etats ;

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

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

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

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

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

§ 3. Dans le cas des navires d'Etats non Parties à la Convention BWM, le Contrôle de la navigation applique les prescriptions du présent chapitre pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

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

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

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

[Art. 2.2.5.](#) Toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux dispositions du présent chapitre en informe sans délai le Contrôle de la navigation.

Si le Contrôle de la navigation est informé d'une infraction ou d'une présomption sérieuse d'infraction aux prescriptions de la Convention BWM par un navire battant pavillon étranger, il signale cette infraction à l'Administration de l'Etat du pavillon du navire qui a commis l'infraction ou l'infraction alléguée. Le Contrôle de la navigation fournit à l'Administration de l'Etat du pavillon du navire en question battant pavillon étranger les informations et les preuves dont il dispose et qui attestent qu'il y a eu infraction.

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

[Art. 2.2.6.](#) Les inspections de navires battant pavillon étranger pour contrôler le respect de la Convention BWM sont réalisées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation.

[CHAPITRE 3.](#) - Recyclage des navires

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

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

[Art. 2.3.3.](#) Un organisme agréé tel que déterminé à l'article 3, paragraphe 1er, 10°, du Règlement (UE) n° 1257/2013 peut être habilité par le Ministre à effectuer les tâches en tant qu'organisme agréé en vertu du Règlement (UE) n° 1257/2013. Les dispositions de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 relatif au contrôle du respect de la réglementation de la navigation s'appliquent à cette habilitation.

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

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

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

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

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

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

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

[TITRE 3.](#) - LA CONVENTION MARPOL

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Art. 3.1.1.](#) Pour l'application du présent Titre, on entend par " navire " tout navire tel que défini à l'article 2.5.3.1, 3° du Code belge de la Navigation.

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

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

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

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

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

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

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

[Art. 3.1.7.](#) Le Contrôle de la navigation peut confier la délivrance de certificats à des organismes agréés.

[Art. 3.1.8.](#) Les certificats MARPOL doivent toujours se trouver à bord du navire.

[CHAPITRE 2.](#) - Hydrocarbures

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5. Les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de tels voyages sont équipés d'installations capables de recevoir et traiter toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies :

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

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

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

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

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

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

[Art. 3.2.4.](#) Le registre des hydrocarbures doit être conforme à la Convention MARPOL.

[CHAPITRE 3.](#) - Rejets en mer

[Section 1re.](#) - Dispositions générales

[Art. 3.3.1.](#) Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par " registre électronique " un dispositif ou système approuvé par le Contrôle de la navigation, en ce qui concerne les navires belges, qui est utilisé à la place d'un registre sur support papier pour consigner sous forme électronique les renseignements concernant les rejets, transferts et autres opérations qui doivent l'être en vertu du présent chapitre.

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

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

[Section 2.](#) - Classement en catégories des substances liquides nocives

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

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

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

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

4° Autres substances : Les substances identifiées par la mention OS (autres substances) dans la colonne des catégories de pollution du chapitre 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, qui ont été évaluées et dont il a été constaté qu'elles ne relevaient pas des catégories X, Y ou Z telles que définies dans le présent article du fait qu'elles sont considérées, actuellement, comme ne présentant pas de danger pour les ressources marines, la santé humaine, les valeurs d'agrément ou d'autres utilisations légitimes de la mer lorsqu'elles sont rejetées à la mer au cours d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage. Le rejet d'eaux de cale ou de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant uniquement des substances désignées en tant qu'"Autres substances" n'est soumis à aucune des prescriptions de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

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

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

[Section 3.](#) -Rejets en exploitation de résidus de substances liquides nocives

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

1° en ce qui concerne les rejets :

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

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

c) Le transport de substances qui n'ont été ni classées en catégories, ni évaluées provisoirement, ni évaluées de la façon prévue à l'article 3.3.3, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant des résidus de telles substances, est interdit, de même que le rejet à la mer de ces substances résultant d'un tel transport.

2° en ce qui concerne les normes de rejets :

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

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

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

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

b) Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2007, le rejet à la mer de résidus des substances

relevant de la catégorie Z ou des substances provisoirement évaluées comme telles, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances au-dessous de la flottaison n'est pas obligatoire.

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

3° En ce qui concerne la ventilation des résidus de cargaison, des méthodes de ventilation approuvées par le Contrôle de la navigation en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers peuvent être utilisées pour éliminer les résidus de cargaison d'une citerne. Ces méthodes doivent être conformes à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL. L'eau introduite par la suite dans la citerne doit être considérée comme propre et n'est pas soumise aux prescriptions en matière de rejet prévues dans le présent chapitre.

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

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

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

c) que les résidus de cargaison seront éliminés par une méthode de ventilation approuvée par le Contrôle de la navigation en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers conformément à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL.

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

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

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

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

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

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

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

i) la citerne ait subi un prélavage conformément à une méthode approuvée par le Contrôle de la navigation en ce qui concerne les navires belges ou le pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers et conforme à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention MARPOL ; et

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

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

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

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

port pourvu d'une installation de réception appropriée, sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et adéquate à cette fin.

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

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

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

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

iv) Pour les substances relevant de la catégorie Y qui sont des substances flottantes persistantes dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa*s à 20 °C et/ou dont le point de fusion est égal ou supérieur à 0 °C, pour lesquelles la mention "16.2.7" figure dans la colonne O du chapitre 17 du Recueil IBC, les dispositions suivantes sont applicables à partir du 1er janvier 2021 et dans les zones définies au paragraphe 9 de la règle 13 de l'Annexe II de la Convention MARPOL :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. Chaque mention portée sur le registre de la cargaison doit être signée par l'officier ou les officiers responsables de l'opération en question et chaque page ou groupe de mentions électroniques doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être portées de manière conforme à la règle 15 de l'Annexe II de la Convention MARPOL sur le registre de la cargaison pour les navires possédant un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ou un certificat visé à la règle 7 de l'Annexe II de la Convention MARPOL. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle nationale de la Belgique, celle-ci doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

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

§ 6. Le Contrôle de la navigation peut inspecter le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel le présent chapitre s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie

ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

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

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

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

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

CHAPITRE 4. - Teneur en soufre de combustibles marins

Art. 3.4.1. Le présent chapitre prévoit la transposition partielle de la Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

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

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

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

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

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

ii) les enfants de moins d'un an ;

3° " services réguliers " : une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale :

i) suivant un horaire publié ; ou

ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire ;

4° " navires à quai " : les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port belge lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises ;

5° " méthode de réduction des émissions " : toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences du présent chapitre qui soient vérifiables, quantifiables et applicables ;

6° " Douane " : l'Administration générale des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances ;

7° " FAPETRO " : le Fonds d'analyse des produits pétroliers ;

Art. 3.4.3. Les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent chapitre pour les combustibles marins ne s'appliquent pas aux :

1° combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais ;

2° combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires.

3° utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ;

4° utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie ; cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement ;

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

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

0,10 % en masse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Art. 3.4.5.](#) Pour les navires battant le pavillon belge, le journal de bord visé par la Règle 14, 6, de l'annexe VI de la Convention MARPOL est le registre de bord visé par l'article 2.5.3.7 du Code belge de la Navigation.

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

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

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

[Art. 3.4.7.](#) Les méthodes de réduction des émissions pour les navires battant le pavillon belge sont approuvées conformément à la directive 2014/90/UE.

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

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

- la Commission européenne et l'Etat du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais ;
- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai ;
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le

présent chapitre ;

- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai ;
- il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai ; et
- l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission européenne et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

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

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

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

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

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

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

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

- inspections du livre de bord des navires et des notes de livraison de soutes visées par l'article 3.4.14.

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

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

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

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

[Art. 3.4.13.](#) Le service du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie désigné à cet effet tient un registre des fournisseurs de combustibles marins utilisés à bord des navires.

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 5. - Gaz à effet de serre

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

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

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

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

CHAPITRE 6. [¹ Oxydes d'azote (NOx)]¹

(1)<Inséré par AR 2020-11-04/08, art. 1, 002; En vigueur : 01-01-2021>

Art. 3.6.1. [¹ § 1. Ce chapitre s'applique :

1° à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire ; et
2° à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante telle que visée à la règle 13.2.1 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL le 1er janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction du Contrôle de la navigation que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions du 1°.

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

1° aux moteurs diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence; ni

2° aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire belge qui effectue uniquement des voyages dans les eaux belges, sous réserve que le moteur en question fasse l'objet d'une autre mesure de contrôle des NOx établie par le Contrôle de la navigation.]¹

(1)<Inséré par AR 2020-11-04/08, art. 1, 002; En vigueur : 01-01-2021>

Art. 3.6.2. [¹ § 1. Dans le cas d'une transformation importante telle que visée à la règle 13.2.1 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL impliquant le remplacement d'un moteur diesel marin par un moteur diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur diesel marin supplémentaire, les normes de la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible pour le moteur de remplacement de satisfaire aux normes énoncées à la règle 13.5.1.1 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL (Niveau III, le cas échéant), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées à la règle 13.4 (Niveau II) de l'Annexe VI de la Convention MARPOL (niveau II), compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

§ 2. Un moteur diesel marin telle que visé à la règle 13.2.1.1 ou 13.2.1.3 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL doit satisfaire aux normes de la règle 13.2.3 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL.]¹

(1)<Inséré par AR 2020-11-04/08, art. 1, 002; En vigueur : 01-01-2021>

Art. 3.6.3. [¹ § 1. Il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire sauf si :

1° les normes d'émissions sont inférieures à celles visées au 13.7 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL pour les navires construits avant le 1er janvier 2000.

2° les normes d'émissions sont inférieures à celles visées au 13.3 (Niveau I) de l'Annexe VI de la Convention MARPOL pour les navires construits le 1er janvier 2000 ou après cette date et avant le 1er janvier 2011 ;

3° les normes d'émissions sont inférieures à celles visées à la règle 13.4 (Niveau II) de l'Annexe VI de la Convention MARPOL pour les navires construits le 1er janvier 2011 ou après cette date.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1er, les navires entrant dans une zone de contrôle des émissions visée à la règle 13.6 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et construits aux dates ou après les dates spécifiées à la règle 13.5.1.2 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL doivent se conformer aux dispositions de la règle 13.5 (Niveau III) de l'Annexe VI de la Convention MARPOL.

§ 3. On entend par " navire construit " un navire construit tel que défini à la règle 2 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et pour lequel la période entre la pose de la quille et la mise en service ne dépasse pas cinq ans.]¹

(1)<Inséré par AR 2020-11-04/08, art. 1, 002; En vigueur : 01-01-2021>

[Art. 3.6.4.](#) [¹ Le Code technique sur les NOx de 2008 est appliqué dans les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure pour les normes énoncées dans la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL.]¹

(1)<Inséré par AR 2020-11-04/08, art. 1, 002; En vigueur : 01-01-2021>

[TITRE 4.](#) - AUTRES DISPOSITIONS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions abrogatoires

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

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

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

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

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

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

[Art. 4.1.7.](#) L'arrêté royal du 11 août 2017 portant exécution de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port, modifié par l'arrêté du 25 octobre 2018, est abrogé.

[CHAPITRE 2.](#) - Dispositions finales

[Art. 4.2.1.](#) Le présent arrêté entre en vigueur le 1er septembre 2020.

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

[ANNEXE.](#)

[Art. N.](#)

(NOTE : pas de version française, voir version néerlandaise)