

Lorsque la gravité de la défaillance démontre l'existence d'un défaut majeur de conformité dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité d'une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS de 1974 établie dans un Etat membre de l'Union européenne, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, qui ont délivré au navire l'attestation de conformité ou le certificat de gestion de la sécurité prennent immédiatement les mesures nécessaires contre la compagnie concernée en vue de faire retirer l'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité. »

Art. 61. Le même arrêté est complété par l'annexe XXV suivante :

« Annexe XXV – Prescriptions concernant les systèmes d'identification automatique, les systèmes d'enregistreurs des données du voyage et les services de trafic maritime

Le présent annexe ne s'applique pas :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

I – SYSTEMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE

1. Prescriptions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les navires construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date faisant escale dans un port belge :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

2. Prescriptions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les navires construits avant le 1^{er} juillet 2002 faisant escale dans un port belge :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1^{er} juillet 2002, doivent être équipés d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI selon le calendrier suivant :

a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

c) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

d) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;

e) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;

f) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

3. Les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 300 assurant des liaisons nationales sont exempts de l'application des exigences en matière de systèmes d'identification automatique.

4. Tout navire équipé d'un système d'identification automatique le maintient en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

Is het probleem van dien aard dat er sprake is van een ernstig geval van niet-conformiteit van de werking van het veiligheidsbeleidssysteem binnen een in een lid-Staat van de Europese Unie gevestigde maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974, dan treffen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn die het conformiteitsdocument of het veiligheidsbeleidscertificaat voor het schip hebben afgegeven, onverwijld tegen de betrokken maatschappij de nodige maatregelen voor de intrekking van het conformiteitsdocument en het bijbehorende veiligheidscertificaat. »

Art. 61. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage XXV :

« Bijlage XXV – Voorschriften betreffende automatische identificatiesystemen, reisgegevens en cordersystemen en verkeersbegeleidingsystemen

Deze bijlage is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

I – AUTOMATISCHE IDENTIFICATIESYSTEMEN

1. Voorschriften inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 2002 die een Belgische haven aandoen :

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle op of na 1 juli 2002 gebouwde schepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, moeten uitgerust zijn met een automatisch identificatiesysteem dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

2. Voorschriften inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 die een Belgische haven aandoen :

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle vóór 1 juli 2002 gebouwde schepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, moeten uitgerust zijn met een automatisch identificatiesysteem dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen volgens onderstaand tijdschema :

a) passagiersschepen : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;

b) tankschepen : uiterlijk bij de eerste inspectie van de veiligheidsuitrusting na de datum van inwerkingtreding van dit besluit;

c) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 50 000 of meer : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;

d) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 10 000 of meer, maar minder dan 50 000 : uiterlijk 1 juli 2005 of, voor schepen op internationale reizen op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten;

e) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer, maar minder dan 10 000 : uiterlijk 1 juli 2006 of, voor schepen op internationale reizen, op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten;

f) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer maar minder dan 3 000 : uiterlijk 1 juli 2007 of, voor schepen op internationale reizen, op een eerdere datum waartoe in het kader van de IMO is besloten.

3. Passagiersschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 300 die worden gebruikt voor binnenlands verkeer worden vrijgesteld van de toepassing van deze voorschriften inzake automatische identificatiesystemen.

4. Elk schip dat is uitgerust met een automatisch identificatiesysteem houdt dit te allen tijde operationeel tenzij internationale overeenkomsten, regels of normen voorzien in de bescherming van navigatiegegevens.

II – SYSTEMES D'ENREGISTREURS DES DONNEES DU VOYAGE

1. Les navires appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant escale dans un port belge, doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), selon le calendrier suivant :

- a) les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002 : au plus tard lors de la première visite survenant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté ou après cette date;
- c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

2. Les navires appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1^{er} juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils font escale dans un port belge :

- a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} janvier 2007 au plus tard;
- b) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} janvier 2008 au plus tard.

3. Les navires à passagers effectuant uniquement des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime sont exemptés des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage.

III – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Les navires battant pavillon belge ou les navires faisant route vers un port belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité par un ou plusieurs Etats, dont l'un au moins est un Etat membre de l'Union européenne, en dehors des eaux territoriales belges, et basé sur les directives mises au point par l'OMI, se conforment aux règles de ce service de trafic maritime. »

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 62. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 63. Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre de la Défense, Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur
P. DEWAELE

Le Ministre de la Défense,
A. FLAHAUT

Le Ministre de l'Economie, de l'Energie,
du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,
M. VERWILGHEN

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

II – REISGEGEVENSRECORDERSYSTEMEN

1. Schepen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer die een Belgische haven aandoen, moeten uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de prestatienormen van IMO-resolutie A. 861 (20) en aan de testnormen zoals vastgelegd in norm nr. 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) overeenkomstig het volgende tijdschema :

- a) passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- b) ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002 : uiterlijk bij de eerste inspectie op of na op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- c) passagiersschepen, anders dan ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- d) schepen, anders dan passagiersschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002 : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

2. Schepen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij een Belgische haven aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat beantwoordt aan de desbetreffende geldende IMO-normen :

- a) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 20 000 of meer : uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007;
- b) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer maar minder dan 20 000 : uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2008.

3. Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden, anders dan die welke onder klasse A vallen zoals bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement worden vrijgesteld van de eisen met betrekking tot de reisgegevensrecorder.

III – VERKEERSBEGELEIDINGSSYSTEMEN

Belgische schepen en schepen die op weg zijn naar een Belgische haven met een brutotonnenmaat van 300 of meer die het gebied binnenvaren waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat door een of meer staten, waarvan ten minste één, een lid-Staat van de Europese Unie is, wordt geëxploiteerd, buiten de Belgische territoriale wateren, voldoen aan de regels van dat verkeersbegeleidingssysteem overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO. »

HOOFDSTUK VI. — Slotbepalingen

Art. 62. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 63. Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Onze Vice-Eerste Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Landsverdediging, Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid en Onze Minister van Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 17 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De vice-eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

De Minister van Landsverdediging,
A. FLAHAUT

De Minister van Economie, Energie,
Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
M. VERWILGHEN

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT