

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 2624

[C - 2005/14166]

17 SEPTEMBRE 2005. — Arrêté royal transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999;

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses annexes, fait à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 4;

Vu la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, notamment les articles 9 et 11;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977, 24 novembre 1978, 10 juillet 1981, 28 mars 1984, 2 mai 1984, 7 mai 1984, 12 juin 1996, 20 janvier 1997, 7 janvier 1998, 13 juillet 1998, 13 septembre 1998, 23 décembre 1998, 3 mai 1999, 23 octobre 2001, 11 mars 2002, 31 janvier 2003, 29 février 2004 19 mars 2004 et du 1^{er} septembre 2004;

Vu l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par les arrêtés royaux des 4 juin 1987, 9 février 1996, 9 décembre 1998, 3 mai 1999, 4 mai 1999, 4 juin 1999, 31 mai 2001 et 25 juin 2001;

Vu l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998, 3 mai 1999 et 21 janvier 2000;

Vu l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998, 3 mai 1999 et 21 janvier 2000;

Vu l'association des gouvernements régionaux à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 29, alinéa 1^{er}, de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, les Etats membres mettent en vigueur au plus tard le 5 février 2004 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé le 7 juillet 2004 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgique doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la directive en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

Vu l'avis 38.395/4 du Conseil d'Etat, donné le 17 mai 2005, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant que la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil est transposée en droit national en ce qui concerne des matières relevant de la compétence fédérale par le présent arrêté;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 2624

[C - 2005/14166]

17 SEPTEMBER 2005. — Koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad

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

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999;

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 4;

Gelet op de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, inzonderheid op de artikelen 9 en 11;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaart-inspectiereglement gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juli 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 7 januari 1998, 13 juli 1998, 13 september 1998, 23 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002, 31 januari 2003, 29 februari 2004, 19 maart 2004 en 1 september 2004;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 4 juni 1987, 9 februari 1996, 9 december 1998, 3 mei 1999, 4 mei 1999, 4 juni 1999, 31 mei 2001 en 25 juni 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998, 3 mei 1999 en 21 januari 2000;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998, 3 mei 1999 en 21 januari 2000;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 29, eerste lid, van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, bepaalt dat de lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 5 februari 2004 aan de richtlijn te voldoen;

Overwegende dat, aangezien België zijn verplichtingen niet tijdig is nagekomen, de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 7 juli 2004 een gemotiveerd advies krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap heeft uitgebracht; dat België zich onverwijld dient te conformeren aan dit advies door omzetting van de richtlijn in nationaal recht om alsnog een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;

Gelet op advies 38.395/4 van de Raad van State, gegeven op 17 mei 2005, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende dat richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad wat betreft aangelegenheden die tot de federale bevoegdheid behoren omgezet wordt in nationaal recht door onderhavig besluit;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre de la Défense, de Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique et de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — *Suivi des navires*

présentant un risque potentiel pour la navigation et intervention en mer

Article 1^{er}. Pour l'application du présent chapitre transportant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil en ce qui concerne des matières relevant de la compétence fédérale on entend par :

1° « convention MARPOL » : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978;

2° « convention SOLAS » : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

3° « compagnie » : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;

4° « code ISM » : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la convention SOLAS;

5° « recueil BC » : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;

6° « code IMDG » : le code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMI;

7° « recueil IBC » : le recueil international de l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac;

8° « recueil IGC » : le recueil international de l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;

9° « marchandises dangereuses » :

— les marchandises mentionnées dans le code IMDG,

— les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC,

— les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil IGC,

— les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC.

Sont également incluses, les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil IGC;

10° « marchandises polluantes » :

— les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention MARPOL,

— les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention MARPOL,

— les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention MARPOL;

11° « système d'organisation du trafic » : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

12° « service de trafic maritime (STM) » : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Landsverdediging, Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid en Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Monitoring van schepen*

die een potentieel gevaar vormen voor de scheepvaart en interventie op zee

Artikel 1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk ter omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad wat betreft aangelegenheden die tot de federale bevoegdheid behoren wordt verstaan onder :

1° « MARPOL-verdrag » : het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;

2° « SOLAS-verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen;

3° « maatschappij » : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

4° « ISM-code » : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

5° « BC-code » : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

6° « IMDG-code » : de internationale maritieme code voor gevaarlijke goederen van de IMO;

7° « IBC-code » : de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;

8° « IGC-code » : de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;

9° « gevaarlijke stoffen » :

— stoffen als omschreven in de IMDG-code,

— gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de IBC-code,

— vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de IGC-code,

— vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code.

Inbegrepen zijn ook de stoffen voor het vervoer waarvan passende preliminaire voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-code;

10° « verontreinigende stoffen » :

— oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-verdrag,

— schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-verdrag,

— schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-verdrag;

11° « scheepsrouteringssysteem » : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;

12° « verkeersbegeleidingssysteem (VBS) » : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;

13° « l'autorité fédérale ayant compétence en mer » : tout agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, tout fonctionnaire de la police fédérale chargée de la police des eaux, tout commandant des bâtiments patrouilleurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie et tout agent assermenté désigné par le ministre;

14° « navire » : tout bâtiment de mer ou engin marin ou tout autre bâtiment qui se trouve en mer ou se dirige vers la mer;

15° « Etat membre » : un Etat membre de l'Union européenne;

16° « centre côtier » : le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les Etats membres en vertu de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil;

17° « résolution A.851 (20) de l'OMI » : la résolution A.851 (20) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins »;

18° « exploitant » : l'armateur ou le gérant du navire.

Art. 2. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, sauf disposition contraire.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent 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.

Art. 3. Les navires répondant aux critères énoncés ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement :

a) les navires qui, au cours de leur voyage :

— ont été victimes d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 4 du présent arrêté; ou

— ont enfreint des exigences de notification et de rapport prévues par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil; ou

— ont enfreint les règles applicables dans les systèmes d'organisation du trafic et les services de trafic maritime placés sous la responsabilité d'un Etat membre;

b) les navires au sujet desquels existent des preuves ou des présomptions de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention MARPOL dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat membre;

c) les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports des Etats membres ou d'un rapport ou d'une notification d'un Etat membre conformément au chapitre I^{er}, partie I^{re} de l'annexe I de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Les informations pertinentes sur les navires visés à l'alinéa 1^{er}, c), sont communiquées au service compétent de la Région flamande par le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime.

13° « federale overheid met bevoegdheid op zee » : elke met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, elke met de politie te water belaste federale politieambtenaar, elke gezagvoerder van een patrouillevaartuig, elke ambtenaar of agent van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, elke daartoe door zijn hiërarchische overste gemandateerde officier of onderofficier van de Marine en elke door de minister aangewezen beëdigde ambtenaar;

14° « schip » : zeeschip of -vaartuig of een ander vaartuig dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft;

15° « lid-Staat » : een lid-Staat van de Europese Unie;

16° « kuststation » : een door de lid-Staten uit hoofde van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad aangewezen verkeersbegeleidingssysteem, walinstallatie belast met een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie belast met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of van de bestrijding van verontreiniging op zee;

17° « resolutie A.851 (20) van de IMO » : resolutie A.851 (20) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : « General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants »;

18° « exploitant » : de reder of beheerder van een schip.

Art. 2. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op schepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, tenzij anders vermeld.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn 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.

Art. 3. Als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of als een bedreiging voor de veiligheid ter zee, voor de veiligheid van personen of voor het milieu worden beschouwd, schepen waarop onderstaande criteria van toepassing zijn :

a) schepen die in de loop van hun reis :

— betrokken zijn geweest bij incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in het artikel 4 van dit besluit; of

— in gebreke zijn gebleven ten aanzien van de verplichte melding en rapportering voorgeschreven bij richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad; of

— de toepasselijke regels van de scheepsrouteringssystemen en de verkeersbegeleidingssystemen die onder de verantwoordelijkheid van een lid-Staat vallen, hebben overtreden;

b) schepen waartegen bewijzen of vermoedens bestaan van moedwillige lozing van olie, of andere inbreuken op het MARPOL-verdrag, in wateren die onder de jurisdictie van een lid-Staat vallen;

c) schepen waaraan de toegang tot havens van de lid-Staten is geweigerd of waarover een rapport is uitgebracht of een melding van een lid-Staat is verricht overeenkomstig hoofdstuk I, deel I van bijlage I bij het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartspectiereglement.

Relevante informatie met betrekking tot de in het eerste lid, c), bedoelde schepen wordt door de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer meegedeeld aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest.

Dans les limites des effectifs dont il dispose, le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime procède à toute inspection ou vérification appropriée dans les ports, de sa propre initiative ou à la demande d'un autre Etat membre, sans préjudice de toute obligation relevant du contrôle par l'Etat du port comme prévu par l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime. Il informe tous les Etats membres concernés des résultats de l'action entreprise.

Le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime informe sans retard l'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné des mesures prises à l'encontre des navires ne battant pas pavillon belge en vertu du présent article.

Art. 4. Sans préjudice du droit international et en vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, le capitaine d'un navire naviguant dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ou dans les eaux belges attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer signale immédiatement :

a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes déficiences dans la coque ou défaillances de structure;

b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manoeuvre ou de navigation du navire, ou toute déficience affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication;

c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral belge telle qu'un rejet ou un risque de rejet de marchandises polluantes à la mer;

d) toute nappe de marchandises polluantes, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

Le message de signalement transmis en application de l'alinéa 1^{er}, se fait au service compétent de la Région flamande et comporte au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, l'adresse permettant d'obtenir des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toute information pertinente visée par la résolution A.851 (20) de l'OMI.

Art. 5. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 4, alinéa 1^{er}, l'autorité fédérale ayant compétence en mer prend toutes les mesures appropriées en conformité avec le droit international, en vue d'assurer le cas échéant la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou la protection du milieu marin. L'autorité concernée peut, dans le cadre des tâches et responsabilités lui ayant été accordées, entre autres :

a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;

b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;

c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le service compétent de la Région flamande;

d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

L'exploitant, le capitaine du navire et le propriétaire des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord sont tenus, conformément au droit national et international, de coopérer pleinement avec l'autorité fédérale ayant compétence en mer, à sa demande, en vue de minimiser les conséquences d'un incident ou d'un accident en mer.

Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les dispositions du Code ISM informe la compagnie, conformément à ce code, de tout incident ou accident, visé à l'article 4, alinéa 1^{er}. Dès qu'elle est informée d'une telle situation, la compagnie doit entrer en contact avec le service compétent de la Région flamande et se mettre à sa disposition, en tant que de besoin.

Voorzover er personeel beschikbaar is, verricht de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer in de havens hetzij op eigen initiatief hetzij op verzoek van een andere lid-Staat alle passende inspecties of verificaties onverminderd de verplichtingen uit hoofde van de havenstaatcontrole zoals bepaald in het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement. Hij stelt alle betrokken lid-Staten op de hoogte van de resultaten van de ondernomen actie.

De met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer stelt de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de maatregelen die uit hoofde van dit artikel werden getroffen tegen schepen die niet de Belgische vlag voeren.

Art. 4. Onverminderd het internationaal recht en teneinde ieder aanmerkelijk risico voor de veiligheid ter zee, de veiligheid van personen of het milieu te voorkomen of te beperken, maakt de kapitein van een schip dat vaart in de territoriale zee, de exclusieve economische zone van België in de Noordzee of in de Belgische wateren die in verbinding staan met de zee en voor zeeschepen toegankelijk zijn onmiddellijk melding van :

a) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip, zoals een aanvaring, strandings, averij, een defect of storing, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakkingen van de constructie;

b) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart, zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeevaardigheid van het schip kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingssysteem of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie of communicatieapparatuur;

c) iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de Belgische kust kan leiden, zoals lozing of de kans op lozing van verontreinigende stoffen in zee;

d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

De melding overeenkomstig het eerste lid wordt gedaan aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest en omvat minstens informatie betreffende de identiteit van het schip, de positie, de haven van afvaart, de haven van bestemming, het adres waar informatie kan worden verkregen over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord, het aantal opvarenden, bijzonderheden over het incident en alle relevante informatie als bedoeld in resolutie A.851 (20) van de IMO.

Art. 5. In geval van incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 4, eerste lid, neemt de federale overheid met bevoegdheid op zee, in overeenstemming met het internationaal recht, alle passende maatregelen om, waar nodig, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu te beschermen. De betrokken overheid kan, binnen het kader van de hem toegewezen taken en verantwoordelijkheden, onder meer :

a) de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis laat de verantwoordelijkheid van de kapitein voor een veilige behandeling van zijn schip onverlet;

b) de kapitein van het schip gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;

c) een evaluatieteam aan boord brengen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest van een en ander op de hoogte te houden;

d) de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel bewerkstelligen dat het schip wordt geloodst of gesleept.

De exploitant, de kapitein van het schip en de eigenaar van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord verlenen, desgevraagd, in overeenstemming met het nationaal en internationaal recht, hun volledige medewerking aan de federale overheid met bevoegdheid op zee teneinde de gevolgen van een incident of ongeval op zee tot het minimum te beperken.

De kapitein van een schip waarop de ISM-code van toepassing is, licht in overeenstemming met de code de maatschappij in over ieder incident of ongeval als bedoeld in artikel 4, eerste lid. Meteen nadat zij van een dergelijke situatie op de hoogte is gesteld, neemt de maatschappij contact op met de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest en houdt zij zich voorzover nodig te zijner beschikking.

L'autorité fédérale ayant compétence en mer concernée informe sans retard l'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné des mesures prises à l'encontre des navires ne battant pas pavillon belge en vertu du présent article.

Art. 6. Si le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime estime, lorsque les conditions météorologiques ou l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution des zones maritimes belges ou des zones maritimes d'autres Etats membres ou que la vie humaine est menacée :

a) il devrait faire en sorte, lorsque cela est possible, qu'au capitaine d'un navire qui se trouve dans la zone portuaire concernée et souhaite pénétrer dans le port belge ou en sortir soient fournies toutes les informations sur les conditions météo-océaniques et, le cas échéant et lorsque cela est possible, sur le risque que celles-ci peuvent présenter pour son navire ainsi que pour la cargaison, l'équipage et les passagers de celui-ci;

b) il peut prendre des mesures appropriées y inclus une recommandation ou une interdiction, visant soit un navire particulier soit les navires en général, d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées, jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine ou l'environnement;

c) il prend des mesures appropriées pour limiter autant que possible ou, au besoin, interdire le ravitaillement en combustible des bateaux dans les eaux territoriales.

Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées à l'alinéa 1^{er}. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées à l'alinéa 1^{er}, il informe le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime des raisons de sa décision.

Les mesures appropriées ou recommandations visées à l'alinéa 1^{er}, sont fondées sur des prévisions concernant l'Etat de la mer et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par la Belgique.

Art. 7. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet informent sans retard l'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné des sanctions prises à l'encontre de navires ne battant pas pavillon belge en cas du non-respect des dispositions du présent arrêté.

CHAPITRE II. — Modification de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge

Art. 8. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge est complété comme suit :

« Le présent règlement contient des dispositions transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil. »

Art. 9. A l'article 3 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998 et 25 juin 2001, sont apportées les modifications suivantes :

1° le 11° est remplacé par la disposition suivante :

« 11° exploitant : les propriétaires, armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un bâtiment en ce compris le capitaine; »;

2° le 12° est remplacé par la disposition suivante :

« 12° bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou polluantes : tout bâtiment transporteur des marchandises suivantes :

— les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du I.M.O. Bulk Chemical Code, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du I.M.O. Gas Carrier Code et les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC;

— les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du I.M.O. Bulk Chemical Code ou au paragraphe 1.1.6 du I.M.O. Gas Carrier Code;

De betrokken federale overheid met bevoegdheid op zee stelt de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de maatregelen die uit hoofde van dit artikel werden getroffen tegen schepen die niet de Belgische vlag voeren.

Art. 6. Wanneer in geval van uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van mening is dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van de Belgische zeegebieden of die van andere lid-Staten of dat de veiligheid van mensenlevens bedreigd wordt :

a) zou hij er moeten voor zorgen dat de kapitein van een schip dat zich in het betrokken havengebied bevindt en de Belgische haven wil binnen- of uitvaren, zo mogelijk alle informatie wordt gegeven over de zeevang en de weersomstandigheden en, indien relevant en mogelijk, over het gevaar voor zijn schip, de lading, de bemanning en de passagiers;

b) kan hij passende maatregelen nemen waaronder een aanbeveling of een verbod voor een bepaald schip of voor schepen in het algemeen om de haven in de betrokken gebieden binnen of uit te varen, totdat vastgesteld is dat er geen gevaar meer bestaat voor mensenlevens of het milieu;

c) neemt hij passende maatregelen om het bunkeren van schepen in de territoriale wateren zo veel mogelijk te beperken of zo nodig te verbieden.

De kapitein stelt de maatschappij in kennis van de passende maatregelen of aanbevelingen als bedoeld in het eerste lid. Deze laten evenwel de beslissing van de kapitein op basis van zijn deskundig oordeel onverlet, overeenkomstig het SOLAS-verdrag. De kapitein stelt de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer in kennis van de redenen van zijn beslissing, indien deze niet in overeenstemming is met de maatregelen als bedoeld in het eerste lid.

Voor de in het eerste lid bedoelde passende maatregelen of aanbevelingen wordt uitgegaan van een voorspelling van de omstandigheden op zee en de weersgesteldheid van een door België erkende gekwalificeerde meteorologische dienst.

Art. 7. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, stellen de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de sancties die wegens de niet-naleving van de bepalingen van dit besluit worden getroffen tegen schepen die niet onder de Belgische vlag varen.

HOOFDSTUK II. — Wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust

Art. 8. Artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust wordt aangevuld als volgt :

« Dit reglement bevat bepalingen ter omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad. »

Art. 9. In artikel 3 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998 en 25 juni 2001 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt :

« 11° exploitant : eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een vaartuig, daaronder mede begrepen de kapitein; »;

2° de bepaling onder 12° wordt vervangen als volgt :

« 12° vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert : ieder vaartuig dat de volgende stoffen vervoert :

— stoffen als omschreven in de I.M.D.G.-Code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de I.M.O. Bulk Chemical Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de I.M.O. Gas Carrier Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;

— stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de I.M.O. Bulk Chemical Code of paragraaf 1.1.6 van de I.M.O. Gas Carrier Code;

— les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention Marpol, les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention Marpol, les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention Marpol; »;

3° au 14° les mots « modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985 » sont supprimés;

4° au 16° les mots « modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983 » sont supprimés;

5° le texte est complété comme suit :

« 20° chargeur : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;

21° adresse : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'armateur ou le gérant du bâtiment, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du bâtiment;

22° bateaux traditionnels : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;

23° accident : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes;

24° compagnie : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;

25° convention SOLAS : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

26° code ISM : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la convention SOLAS;

27° recueil BC : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;

28° service de trafic maritime (STM) : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;

29° système d'organisation du trafic : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

30° agent : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bâtiment;

31° le Ministre : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions. »

Art. 10. Un article *7bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *7bis*. L'armateur ou le gérant d'un bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers un port du littoral belge notifie les informations prévues à l'annexe 8 au service compétent de la Région flamande, au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le bâtiment quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

L'alinéa 1^{er} 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. »

— oliesoorten als omschreven in bijlage I van het Marpol Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het Marpol Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het Marpol Verdrag; »;

3° in de bepaling onder 14° vervallen de woorden « laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 mei 1985 »;

4° in de bepaling onder 16° vervallen de woorden « laatst gewijzigd bij het ministerieel besluit van 12 april 1983 »;

5° de tekst wordt aangevuld als volgt :

« 20° verlader : de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;

21° adres : naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een vaartuig, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het vaartuig;

22° traditionele schepen : historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te beoogden en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;

23° ongeval : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;

24° maatschappij : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

25° SOLAS-verdrag : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen;

26° ISM-code : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

27° BC-code : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

28° verkeersbegeleidingssysteem (VBS) : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;

29° scheepsrouteringssysteem : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;

30° agent : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een vaartuig informatie te verstrekken;

31° de Minister : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren. »

Art. 10. In hetzelfde besluit wordt een artikel *7bis* ingevoegd, luidende :

« Art. *7bis*. De reder of beheerder van een vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar een haven van de Belgische kust, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het vaartuig de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd, aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest de in bijlage 8 bedoelde informatie mee.

Het eerste lid 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. »

Art. 11. Un article 7^{ter}, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 7^{ter}. Tout bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforme à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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 à être utilisés à bord. »

Art. 12. Un article 7^{quater}, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 7^{quater}. § 1^{er}. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bâtiments construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date :

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

§ 2. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bâtiments construits avant le 1^{er} juillet 2002 :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1^{er} juillet 2002, faisant escale dans un port belge, 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) bâtiments, 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) bâtiments, 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) bâtiments, 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) bâtiments, 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 bâtiment 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.

§ 5. Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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;

Art. 11. In hetzelfde besluit wordt een artikel 7^{ter} ingevoegd, luidende :

« Art. 7^{ter}. Ieder vaartuij met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrapportagesysteem dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, voldoet aan dat systeem en verstrekt dus de vereiste informatie, onverminderd de aanvullende informatie die wordt verlangd overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20).

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 12. In hetzelfde besluit wordt een artikel 7^{quater} ingevoegd, luidende :

« Art. 7^{quater}. § 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor vaartuigen gebouwd op of na 1 juli 2002 :

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

§ 2. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor vaartuigen gebouwd vóór 1 juli 2002 :

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle vóór 1 juli 2002 gebouwde vaartuigen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, die een Belgische haven aandoen, 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) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 50 000 of meer : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;

d) vaartuigen, 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) vaartuigen, 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) vaartuigen, anders dan passagiersschepen en tankschepen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, maar minder dan 3 000 : uiterlijk op 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 de voorschriften inzake automatische identificatiesystemen.

§ 4. Elk vaartuij 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.

§ 5. De bepalingen van dit artikel zijn 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) 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. »

Art. 13. Un article *7quinquies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *7quinquies*. Tout bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge, utilise le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 14. Un article *7sexies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *7sexies*. Tout bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, et pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région flamande participe à ce service de trafic maritime et se conforme à ses règles, conformément aux directives mises au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 15. Un article *7septies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *7septies*. Les bâtiments appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou se trouvant en mer ou faisant escale dans un port du littoral 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;

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 bâtiments 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.

Les bâtiments 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 se dirigent vers la mer ou qu'ils se trouvent en mer ou qu'ils font escale dans un port du littoral 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.

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. »

Art. 13. In hetzelfde besluit wordt een artikel *7quinquies* ingevoegd, luidende :

« Art. *7quinquies*. Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrouteringssysteem dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en dat mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, maakt van het systeem gebruik overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 14. In hetzelfde besluit wordt een artikel *7sexies* ingevoegd, luidende :

« Art. *7sexies*. Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het Vlaamse Gewest wordt geëxploiteerd, neemt deel aan dit verkeersbegeleidingssysteem en voldoet aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 15. In hetzelfde besluit wordt een artikel *7septies* ingevoegd, luidende :

« Art. *7septies*. Vaartuigen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer moeten wanneer zij naar zee varen of zich op zee bevinden of een haven van de Belgische kust aandoen, 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 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) vaartuigen, 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.

Vaartuigen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij naar zee varen of zich op zee bevinden of een haven van de Belgische kust aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat beantwoordt aan de desbetreffende geldende IMO-normen :

a) vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 20 000 en 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.

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 exempts des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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. »

Art. 16. A l'article 21 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes » et les mots « lors de l'appareillage du port de départ » sont remplacés par les mots « au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ »;

2° dans le § 3, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

3° le § 3 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 17. A l'article 22 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes »;

2° dans le § 2, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

3° le § 2 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 18. Un article 22bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 22bis. § 1^{er}. Les services réguliers effectués entre les ports du littoral belge, peuvent être exemptés de l'exigence de notification prévue aux articles 21 et 22 lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet au service compétent de la Région flamande;

b) pour chaque voyage effectué, les informations énumérées à l'annexe 5 sont tenues à la disposition du service compétent de la Région flamande à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission, sans délai après en avoir reçu la demande, des dites informations au service compétent de la Région flamande 24 heures sur 24, par voie électronique.

Cette exemption est accordée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet vérifient périodiquement que les conditions prévues au § 1^{er} sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet retirent immédiatement le privilège de l'exemption à la compagnie concernée. ».

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.

De bepalingen van dit artikel zijn 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. »

Art. 16. In artikel 21 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren » en de woorden « bij de afvaart uit de vertrekhaven » door de woorden « uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn »;

2° in § 3, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

3° § 3 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 17. In artikel 22 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende goederen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren »;

2° in § 2, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

3° § 2 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 18. In hetzelfde besluit wordt een artikel 22bis ingevoegd, luidende :

« Art. 22bis. § 1. Vrijstelling van de verplichting tot aanmelding overeenkomstig de artikelen 21 en 22 kan worden verleend voor lijndiensten tussen de havens van de Belgische kust indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :

a) de maatschappij die de hierboven bedoelde lijndiensten exploiteert, stelt een lijst van de betrokken vaartuigen op, houdt deze up-to-date en deelt deze mee aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 5 vermelde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest die erom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee deze informatie 24 uur op 24 langs elektronische weg aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest kan worden gestuurd onmiddellijk nadat deze daarom heeft verzocht.

Die vrijstelling wordt toegekend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, controleren regelmatig of aan de voorwaarden van § 1 is voldaan. Wanneer aan ten minste één van deze voorwaarden niet langer wordt voldaan, trekken de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn het voorrecht van de vrijstelling voor de betrokken maatschappij onmiddellijk in. ».

Art. 19. Dans l'article 23 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, le mot « navires » est chaque fois remplacé par le mot « bâtiments » et le mot « navire » par le mot « bâtiment ».

Art. 20. Dans l'article 24 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ».

Art. 21. Dans l'article 26 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, les mots « navire chargé de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ».

Art. 22. Un article 26bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 26bis. § 1^{er}. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bâtiment, quelles que soient ses dimensions, dans un port du littoral belge que si le capitaine ou l'armateur ou le gérant du bâtiment a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 9.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'armateur ou le gérant du bâtiment une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

§ 2. Le § 1^{er} 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. »

Art. 23. Un article 48bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 48bis. Pour les bateaux d'intérieur naviguant dans la mer territoriale belge les articles 7quater et 7septies entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2007. »

Art. 24. A l'annexe 5 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° le mot « navires » est remplacé par le mot « bâtiments » et le mot « navire » est chaque fois remplacé par le mot « bâtiment »;

2° le point 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 1. Nom et code d'appel du bâtiment et, le cas échéant, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI. »;

3° le point 5 est remplacé par le texte suivant :

« 5. Pour un bâtiment quittant un port du littoral belge : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination. »;

4° le point 6 est remplacé par le texte suivant :

« 6. Pour un bâtiment venant d'un port situé en dehors de la Communauté européenne et faisant route vers un port du littoral belge : heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente. »;

5° dans le point 8, les mots « catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs » sont remplacés par les mots « catégorie du bâtiment au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes »;

6° le point 10 est remplacé par le texte suivant :

« 10. Nombre total de personnes à bord. »;

7° le texte est complété par le point 11 suivant :

« 11. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

Art. 19. In artikel 23 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, wordt het woord « schepen » telkens vervangen door het woord « vaartuigen » en het woord « schip » door het woord « vaartuig ».

Art. 20. In artikel 24 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren ».

Art. 21. In artikel 26 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, worden de woorden « schip dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoert » vervangen door de woorden « vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert ».

Art. 22. In hetzelfde besluit wordt een artikel 26bis ingevoegd, luidende :

« Art. 26bis. § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van de Belgische kust niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een vaartuig, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein of de reder of beheerder van een vaartuig een verklaring met de in bijlage 9 vermelde informatie heeft ontvangen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein, de reder of beheerder van een vaartuig te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden lading werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid verklaring werd afgelegd.

§ 2. § 1 is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 23. In hetzelfde besluit wordt een artikel 48bis ingevoegd, luidende :

« Art. 48bis. Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 7quater en 7septies in werking op 1 juli 2007. »

Art. 24. In bijlage 5 bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het woord « schepen » wordt vervangen door het woord « vaartuigen » en het woord « schip » wordt telkens vervangen door het woord « vaartuig »;

2° punt 1 wordt vervangen als volgt :

« 1. Naam en roepnaam van het vaartuig en eventueel IMO-identificatienummer of MMSI-nummer. »;

3° punt 5 wordt vervangen als volgt :

« 5. Voor een vaartuig dat een haven van de Belgische kust verlaat : verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming. »;

4° punt 6 wordt vervangen als volgt :

« 6. Voor een vaartuig dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar een haven van de Belgische kust vaart : verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie. »;

5° in punt 8 worden de woorden « de klasse van het schip als omschreven in de INF-code, de hoeveelheden van die goederen en hun plaats aan boord en, wanneer zij zich in transporttanks of vrachtcontainers bevinden » vervangen door de woorden « de klasse van het vaartuig volgens de INF-code, de hoeveelheden van die stoffen en hun plaats aan boord en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks »;

6° punt 10 wordt vervangen als volgt :

« 10. Totaal aantal opvarenden. »;

7° de tekst wordt aangevuld met het volgende punt 11 :

« 11. Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

Art. 25. Le même arrêté est complété par l'annexe 8 suivante :

« Annexe 8. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bâtiment se dirigeant vers un port du littoral belge :

1. Identification du bâtiment (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);
2. Port de destination;
3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;
4. Nombre total de personnes à bord. »

Art. 26. Le même arrêté est complété par l'annexe 9 suivante :

« Annexe 9. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :

a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au Code I.M.D.G., au I.M.O. Bulk Chemical Code et au I.M.O. Gas Carrier Code et, le cas échéant, catégorie du bâtiment requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) l'adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

CHAPITRE III. — *Modification de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen*

Art. 27. A l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, la phrase suivante est insérée avant la première phrase :

« Le présent règlement contient des dispositions transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil. »

Art. 28. A l'article 2, § 2, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998 et 3 mai 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° le p) est remplacé par la disposition suivante :

« p) exploitant : les propriétaires, armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un bateau, en ce compris le capitaine; »;

2° le q) est remplacé par la disposition suivante :

« q) bateau transportant des marchandises dangereuses ou polluantes : tout bateau transporteur des marchandises suivantes :

— les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil IGC et les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC;

— les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil IGC;

— les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention Marpol, les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention Marpol, les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention Marpol; »;

3° le texte est complété comme suit :

« t) chargeur : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;

u) adresse : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'armateur ou le gérant du bateau, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du bateau;

v) bateaux traditionnels : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;

Art. 25. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 8 :

« Bijlage 8. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een vaartuig op weg naar een haven van de Belgische kust meedeelt :

1. Identificatie van het vaartuig (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
2. Haven van bestemming;
3. Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation zoals verlangd door de bevoegde instantie en verwachte tijd van afvaart uit die haven;
4. Totaal aantal opvarenden. »

Art. 26. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 9 :

« Bijlage 9. De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken :

a) de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing; de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Bulk Chemical Code en de I.M.O. Gas Carrier Code en, in voorkomend geval, de klasse van het vaartuig die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, wanneer zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

HOOFDSTUK III. — *Wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen*

Art. 27. In artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt vóór de eerste zin de volgende zin toegevoegd luidend als volgt :

« Dit reglement bevat bepalingen ter omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad. »

Art. 28. In artikel 2, § 2, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998 en 3 mei 1999 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder p) wordt vervangen als volgt :

« p) exploitant : eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een schip, daaronder mede begrepen de kapitein; »;

2° de bepaling onder q) wordt vervangen als volgt :

« q) schip dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert : ieder schip dat de volgende stoffen vervoert :

— stoffen als omschreven in de I.M.D.G.-Code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de IBC-Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de IGC-Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;

— stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-Code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-Code;

— oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-Verdrag; »;

3° de tekst wordt aangevuld als volgt :

« t) verlader : de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;

u) adres : naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een schip, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip;

v) traditionele schepen : historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;

w) accident : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes;

x) compagnie : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;

y) convention SOLAS : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

z) code ISM : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la convention SOLAS;

zbis) recueil BC : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;

zter) service de trafic maritime (STM) : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;

zquater) système d'organisation du trafic : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

zquinquies) agent : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bateau;

zsexies) le Ministre : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions. »

Art. 29. Un article 42bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté sous le titre « Obligations d'informer » :

« Art. 42bis. L'armateur ou le gérant d'un bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers le port maritime de Gand notifie les informations prévues à l'annexe 4 au service compétent de la Région flamande, au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le bateau quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 30. A l'article 43bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes » et les mots « lors de l'appareillage du port de départ » sont remplacés par les mots « au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ »;

2° dans le § 3, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

3° le § 3 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 31. A l'article 43ter du même arrêté inséré par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par les arrêtés royaux des 3 mai 1999 et 21 janvier 2000, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant du port de Gand » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant du port maritime de Gand »;

w) ongeval : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;

x) maatschappij : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

y) SOLAS-verdrag : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen;

z) ISM-code : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

zbis) BC-code : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

zter) verkeersbegeleidingssysteem (VBS) : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;

zquater) scheepsrouteringssysteem : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;

zquinquies) agent : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

zsexies) de Minister : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren. »

Art. 29. In hetzelfde besluit wordt onder de titel « Meldingsplicht » een artikel 42bis ingevoegd, luidende :

« Art. 42bis. De reder of beheerder van een schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar de Gentse zeehaven, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest de in bijlage 4 bedoelde informatie mee.

Het eerste lid 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. »

Art. 30. In artikel 43bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren » en de woorden « bij de afvaart uit de vertrekhaven » door de woorden « uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn »;

2° in § 3, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

3° § 3 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 31. In artikel 43ter van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 3 mei 1999 en 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vanuit de Gentse zeehaven vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vanuit de Gentse zeehaven vervoeren »;

2° dans § 4, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

3° le § 4 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 32. Dans l'article 43^{quater} du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ».

Art. 33. Un article 43^{sexies}, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43^{sexies}. § 1^{er}. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bateau, quelles que soit ses dimensions, dans le port maritime de Gand que si le capitaine, l'armateur ou le gérant du bateau a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 5.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

§ 2. Le § 1^{er} 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. »

Art. 34. Dans le même arrêté un titre, rédigé comme suit, est inséré après l'article 43^{sexies} : « Systèmes de comptes rendus des bateaux, systèmes d'organisation du trafic, services de trafic maritime, systèmes d'identification automatique et systèmes d'enregistreurs des données du voyage. ».

Art. 35. Un article 43^{septies}, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43^{septies}. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, et pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des bateaux, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge, conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforme à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 36. Un article 43^{octies}, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43^{octies}. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge, utilise le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

2° in § 4, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

3° § 4 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 32. In artikel 43^{quater} van hetzelfde besluit ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren ».

Art. 33. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43^{sexies} ingevoegd luidende :

« Art. 43^{sexies}. § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de Gentse zeehaven niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een schip, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein, de reder of beheerder van een schip een verklaring met de in bijlage 5 vermelde informatie heeft ontvangen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden lading werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid verklaring werd afgelegd.

§ 2. § 1 is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 34. In hetzelfde besluit wordt na het artikel 43^{sexies} een titel ingevoegd, luidende : « Scheepsrapportagesystemen, scheepsrouteringsystemen, verkeersbegeleidingssystemen, automatische identificatiesystemen en reisgegevensrecordersystemen. ».

Art. 35. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43^{septies} ingevoegd, luidende :

« Art. 43^{septies}. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrapportagesysteem dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, voldoet aan dat systeem en verstrekt dus de vereiste informatie, onverminderd de aanvullende informatie die wordt verlangd overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20).

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 36. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43^{octies} ingevoegd, luidende :

« Art. 43^{octies}. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrouteringssysteem dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en dat mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, maakt van het systeem gebruik overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 37. Un article 43*nonies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43*nonies*. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région flamande, participe à ce service de trafic maritime et se conforme à ses règles conformément aux directives mises au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 38. Un article 43*decies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43*decies*. § 1^{er}. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port maritime de Gand :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux 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. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits avant le 1^{er} juillet 2002 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port maritime de Gand :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux 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) bateaux, 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) bateaux, 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) bateaux, 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) bateaux, 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 exemptes de l'application des exigences en matière de systèmes d'identification automatique.

§ 4. Tout bateau 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.

§ 5. Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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;

Art. 37. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*nonies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*nonies*. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het Vlaamse Gewest wordt geëxploiteerd, neemt deel aan dit verkeersbegeleidingssysteem en voldoet aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 38. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*decies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*decies*. § 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 2002 die naar zee varen of de Gentse zeehaven 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. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 die naar zee varen of de Gentse 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 schema :

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 de 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.

§ 5. De bepalingen van dit artikel zijn 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) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. »

Art. 39. Un article 43*undecies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 43*undecies*. Les bateaux appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port maritime de Gand 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 bateaux 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.

Les bateaux 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 se dirigent vers la mer ou qu'ils font escale dans le port maritime de Gand :

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.

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 exempts des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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. »

Art. 40. Un article 59*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 59*bis*. Pour les bateaux fluviaux naviguant dans la mer territoriale belge les articles 43*decies* et 43*undecies* entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2007. »

Art. 41. A l'annexe 2 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 décembre 1998 et renuméroté par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Nom et code d'appel du bateau et, le cas échéant, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI. »;

2° le point 5 est remplacé par le texte suivant :

« 5. Pour un bateau quittant le port maritime de Gand : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination. »;

3° le point 6 est remplacé par le texte suivant :

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

Art. 39. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*undecies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*undecies*. Schepen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, wanneer ze naar zee varen of de Gentse zeehaven 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 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.

Schepen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij naar zee varen of de Gentse zeehaven 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.

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.

De bepalingen van dit artikel zijn 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. »

Art. 40. In hetzelfde besluit wordt een artikel 59*bis* ingevoegd, luidende :

« Art. 59*bis*. Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 43*decies* en 43*undecies* in werking op 1 juli 2007. »

Art. 41. In bijlage 2 bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 december 1998 en hernummerd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1 wordt vervangen als volgt :

« 1. Naam en roepnaam van het schip en, eventueel, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer. »;

2° punt 5 wordt vervangen als volgt :

« 5. Voor een schip dat de Gentse zeehaven verlaat : verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming. »;

3° punt 6 wordt vervangen als volgt :

« 6. Pour un bateau venant d'un port situé en dehors de la Communauté européenne et faisant route vers le port maritime de Gand : heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente. »;

4° dans le point 8, les mots « et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs » sont remplacés par les mots « et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes »;

5° le point 10 est remplacé par le texte suivant :

« 10. Nombre total de personnes à bord. »;

6° le texte est complété par le point 11 suivant :

« 11. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

Art. 42. Le même arrêté est complété par l'annexe 4 suivante :

« Annexe 4. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port maritime de Gand :

1. Identification du bateau (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

2. Port de destination;

3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;

4. Nombre total de personnes à bord. »

Art. 43. Le même arrêté est complété par l'annexe 5 suivante :

« Annexe 5. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :

a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au Code I.M.D.G. et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du bateau requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) l'adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

CHAPITRE IV. — *Modification de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur*

Art. 44. A l'article 1^{er}, § 1^{er} de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, la phrase suivante est insérée avant la première phrase :

« Le présent règlement contient des dispositions transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil. »

Art. 45. A l'article 2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996 et 9 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° le 19° est remplacé par la disposition suivante :

« 19° exploitant : les propriétaires, armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un bateau, en ce compris le capitaine; »;

2° le 20° est remplacé par la disposition suivante :

« 20° bateau transportant des marchandises dangereuses ou polluantes : tout bateau transporteur de marchandises suivantes :

— les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du I.M.O. Bulk Chemical Code, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du I.M.O. Gas Carrier Code et les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC;

— les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du I.M.O. Bulk Chemical Code ou au paragraphe 1.1.6 du I.M.O. Gas Carrier Code;

— les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention Marpol, les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention Marpol, les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention Marpol; »;

« 6. Voor een schip dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar de Gentse zeehaven vaart : verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie. »;

4° in punt 8 worden de woorden « en, wanneer zij zich in transporttanks of vrachtcontainers bevinden » vervangen door de woorden « en indien zij worden vervoerd in voor vervoer bestemde landeenheden, behalve tanks »;

5° punt 10 wordt vervangen als volgt :

« 10. Totaal aantal opvarenden. »;

6° de tekst wordt aangevuld met het volgende punt 11 :

« 11. Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

Art. 42. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 4 :

« Bijlage 4. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een schip op weg naar de Gentse zeehaven meedeelt :

1. Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);

2. Haven van bestemming;

3. Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van afvaart uit die haven;

4. Totaal aantal opvarenden. »

Art. 43. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 5 :

« Bijlage 5. De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken :

a) de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G.-Code, de IBC Code en de IGC Code en, in voorkomend geval, de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, wanneer zij worden vervoerd in voor vervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

HOOFDSTUK IV. — *Wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde*

Art. 44. In artikel 1, § 1 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, wordt vóór de eerste zin een zin toegevoegd die luidt als volgt :

« Dit reglement bevat bepalingen ter omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad. »

Art. 45. In artikel 2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996 en 9 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 19° wordt vervangen als volgt :

« 19° exploitant : eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een schip, daaronder mede begrepen de kapitein; »;

2° de bepaling onder 20° wordt vervangen als volgt :

« 20° schip dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert : ieder schip dat de volgende stoffen vervoert :

— stoffen als omschreven in de I.M.D.G. code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de I.M.O. Bulk Chemical Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de I.M.O. Gas Carrier Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;

— stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de I.M.O. Bulk Chemical Code of paragraaf 1.1.6 van de I.M.O. Gas Carrier Code;

— oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-Verdrag; »;

3° le texte est complété comme suit :

« 23° chargeur : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;

24° adresse : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'armateur ou le gérant du bateau, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du bateau;

25° bateaux traditionnels : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;

26° accident : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes;

27° compagnie : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de S.O.L.A.S.;

28° code ISM : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de S.O.L.A.S.;

29° recueil BC : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;

30° service de trafic maritime (STM) : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;

31° système d'organisation du trafic : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

32° agent : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bateau;

33° le Ministre : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions. »

Art. 46. Un article 3bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 3bis. L'armateur ou le gérant d'un bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège notifie les informations prévues à l'annexe 3 au service compétent de la Région au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le bateau quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 47. Un article 3ter, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 3ter. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des bateaux, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de S.O.L.A.S. et exploité également par l'Etat belge, conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforme à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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;

3° de tekst wordt aangevuld als volgt :

« 23° verlader : de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;

24° adres : naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een schip, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip;

25° traditionele schepen : historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;

26° ongeval : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;

27° maatschappij : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van S.O.L.A.S.;

28° ISM-code : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van S.O.L.A.S.;

29° BC-code : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

30° verkeersbegeleidingssysteem (VBS) : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;

31° scheepsrouteringssysteem : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;

32° agent : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

33° de Minister : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren. »

Art. 46. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3bis ingevoegd, luidende :

« Art. 3bis. De reder of beheerder van een schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd aan de bevoegde dienst van het Gewest de in bijlage 3 bedoelde informatie mee.

Het eerste lid 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. »

Art. 47. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3ter ingevoegd luidende :

« Art. 3ter. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrapportagesysteem dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van S.O.L.A.S. door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, voldoet aan dat systeem en verstrekt dus de vereiste informatie, onverminderd de aanvullende informatie die kan worden verlangd overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20).

Het eerste lid is niet van toepassing op :

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

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. »

Art. 48. Un article *3quarter*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *3quarter*. § 1^{er}. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux 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. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits avant le 1^{er} juillet 2002 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux 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) bateaux, 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) bateaux, 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) bateaux, 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) bateaux, 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 bateau 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.

§ 5. Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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. »

Art. 49. Un article *3quinquies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. *3quinquies*. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de S.O.L.A.S. et exploité également par l'Etat belge, utilise le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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) vissereschepen, 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. »

Art. 48. In hetzelfde besluit wordt een artikel *3quarter* ingevoegd, luidende :

« Art. *3quarter*. § 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 2002 die naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 die naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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.

§ 5. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op :

a) oorlogschepen, 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) vissereschepen, 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. »

Art. 49. In hetzelfde besluit wordt een artikel *3quinquies* ingevoegd, luidende :

« Art. *3quinquies*. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsroutingsysteem dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van S.O.L.A.S. door de IMO is goedgekeurd en dat mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, maakt van het systeem gebruik overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

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

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. »

Art. 50. Un article 3*sexies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 3*sexies*. Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région compétente participe à ce trafic et se conforme à ses règles conformément aux directives mises au point par l'OMI.

L'alinéa 1^{er} 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. »

Art. 51. Un article 3*septies*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 3*septies*. Les bateaux appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, 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 bateaux 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.

Les bateaux 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 se dirigent vers la mer ou qu'ils font escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

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.

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 exempts des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent 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. »

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. »

Art. 50. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3*sexies* ingevoegd, luidende :

« Art. 3*sexies*. Ieder schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het bevoegde Gewest wordt geëxploiteerd, neemt deel aan dit verkeersbegeleidingssysteem en voldoet aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. »

Art. 51. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3*septies* ingevoegd, luidende :

« Art. 3*septies*. Schepen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, wanneer ze naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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 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.

Schepen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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.

Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor binnenlandse reizen in zegebieden, 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.

De bepalingen van dit artikel zijn 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. »

Art. 52. Un article 36bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 36bis. § 1^{er}. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bateau, quelles que soit ses dimensions, dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 4.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine, à l'armateur ou le gérant du bateau une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

§ 2. Le § 1^{er} 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. ».

Art. 53. A l'article 27 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes » et les mots « lors de l'appareillage » sont remplacés par les mots « au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ »;

2° dans le § 3, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

3° le § 3 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 54. A l'article 28 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er} les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège »;

2° dans le § 3 les mots « navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « bateaux chargés de marchandises dangereuses ou polluantes »;

3° dans le § 4, b), le mot « soutes » est remplacé par les mots « soutes de moins de 5 000 tonnes » et dans le texte néerlandais le mot « proviand » est remplacé par le mot « scheepsvoorraden »;

4° § 4 est complété comme suit :

« c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres. »

Art. 55. Dans l'article 29, § 1^{er} du même arrêté remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996, les mots « Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis » sont remplacés par les mots « Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ».

Art. 56. Un article 47bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 47bis. Pour les bateaux fluviaux naviguant dans la mer territoriale belge les articles 3quater et 3septies entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2007. »

Art. 57. A l'annexe 1 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 décembre 1998 et renuméroté par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, sont apportés les modifications suivantes :

1° le point 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 1. Nom et code d'appel du bateau et, le cas échéant, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI. »;

Art. 52. In hetzelfde besluit wordt een artikel 36bis ingevoegd, luidende :

« Art. 36bis. § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de haven van Antwerpen, Brussel of Luik niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een schip, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein of de exploitant een verklaring met de in bijlage 4 vermelde informatie heeft ontvangen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein, de reder of beheerder van een schip te bezorgen en er voor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden lading werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid verklaring werd afgelegd.

§ 2. § 1 is niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn 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. ».

Art. 53. In artikel 27 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren » en de woorden « bij de afvaart uit de vertrekhaven » vervangen door de woorden « uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn »;

2° in § 3, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

3° § 3 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 54. In artikel 28 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vanuit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vanuit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik vervoeren »;

2° in § 3 worden de woorden « schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren »;

3° in § 4, b), wordt het woord « bunkers » vervangen door de woorden « bunkers van minder dan 5 000 ton » en het woord « proviand » door het woord « scheepsvoorraden »;

4° § 4 wordt aangevuld als volgt :

« c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. »

Art. 55. In artikel 29, § 1, van hetzelfde besluit vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996, worden de woorden « Schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren » vervangen door de woorden « Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren ».

Art. 56. In hetzelfde besluit wordt een artikel 47bis ingevoegd, luidende :

« Art. 47bis. Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 3quater en 3septies in werking op 1 juli 2007. »

Art. 57. In bijlage 1 bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 december 1998 en hernummerd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1 wordt vervangen als volgt :

« 1. Naam en roepnaam van het schip en, eventueel, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer. »;

2° le point 5 est remplacé par le texte suivant :

« 5. Pour un bateau quittant le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination. »;

3° le point 6 est remplacé par le texte suivant :

« 6. Pour un bateau venant d'un port situé en dehors de la Communauté européenne et faisant route vers le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège : heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente. »;

4° dans le point 8, les mots « et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs » sont remplacés par les mots « et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes »;

5° le point 10 est remplacé par le texte suivant :

« 10. Nombre total de personnes à bord. »;

6° le texte est complété par le point 11 suivant :

« 11. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

Art. 58. Le même arrêté est complété par l'annexe 3 suivante :

« Annexe 3. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

1. Identification du bateau (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

2. Port de destination;

3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;

4. Nombre total de personnes à bord. »

Art. 59. Le même arrêté est complété par l'annexe 4 suivante :

« Annexe 4. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :

a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au Code I.M.D.G., au I.M.O. Bulk Chemical Code et au I.M.O. Gas Carrier Code et, le cas échéant, catégorie du bateau requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) l'adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus. »

CHAPITRE V. — *Modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime*

Art. 60. L'article 23 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime modifié par les arrêtés royaux des 28 mars 1984 et 29 février 2004, est complété par le point 7 suivant :

« 7. Lorsque les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent, à l'occasion d'un incident ou d'un accident en mer visé à l'article 5 de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil que la compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS de 1974 n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les centres côtiers concernés, à savoir le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les Etats membres de l'Union européenne en vertu de la même directive 2002/59/EG, ils en informent l'Etat qui a délivré, ou au nom duquel ont été délivrés, l'attestation de conformité au code international de gestion de la sécurité (ISM) y afférent et le certificat de gestion de la sécurité.

2° punt 5 wordt vervangen als volgt :

« 5. Voor een schip dat de haven van Antwerpen, Brussel of Luik verlaat : verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming. »;

3° punt 6 wordt vervangen als volgt :

« 6. Voor een schip dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik vaart : verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie. »;

4° in punt 8 worden de woorden « en, wanneer zij zich in transporttanks of vrachtcontainers bevinden » vervangen door de woorden « en, indien zij worden vervoerd in voor vervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks »;

5° punt 10 wordt vervangen als volgt :

« 10. Totaal aantal opvarenden. »;

6° de tekst wordt aangevuld met het volgende punt 11 :

« 11. Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

Art. 58. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 3 :

« Bijlage 3. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een schip op weg naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik meedeelt :

1. Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);

2. Haven van bestemming;

3. Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van afvaart uit die haven;

4. Totaal aantal opvarenden. »

Art. 59. Hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bijlage 4 :

« Bijlage 4. De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken :

a) de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G. Code, de I.M.O. Bulk Chemical Code en de I.M.O. Gas Carrier Code en, in voorkomend geval, de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, wanneer zij worden vervoerd in voor vervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. »

HOOFDSTUK V. — *Wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement*

Art. 60. Artikel 23 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 maart 1984 en 29 februari 2004, wordt aangevuld met het volgende punt 7 :

« 7. Wanneer de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, bij een incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, vaststellen dat de maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974, niet in staat is geweest contact op te nemen en te onderhouden met het schip of de betrokken kuststations te weten het verkeersbegeleidingssysteem, de walinstallatie belast met een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding of de organisatie belast met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of van de bestrijding van verontreiniging van de zee, aangewezen door de lid-Staten van de Europese Unie uit hoofde van dezelfde richtlijn 2002/59/EG, stellen zij de staat die het document betreffende de conformiteit met de internationale veiligheidscode (ISM) en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat heeft afgegeven of in naam waarvan deze zijn afgegeven, daarvan in kennis.

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