

Art. 10. Het opleidingscentrum voor de openbare brandweerdiensten van de provincie Vlaams-Brabant wordt gelast om in 2011 de opleidingen betreffende volgende brevetten te organiseren :

- 1° Brandweerman;
- 2° Korporaal;
- 3° Sergeant;
- 4° Adjudant;
- 5° Officier;
- 6° Technicus brandvoorkoming;
- 7° Crisissituatiebeheer;
- 8° Dienstchef.

Art. 11. Het opleidingscentrum voor de openbare brandweerdiensten van de provincie West-Vlaanderen wordt gelast om in 2011 de opleidingen betreffende volgende brevetten te organiseren :

- 1° Brandweerman;
- 2° Korporaal;
- 3° Sergeant.

Art. 12. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2011.

Brussel, 13 oktober 2010.

Mevr. A. TURTELBOOM

Art. 10. Le centre de formation des services publics d'incendie de la province du Brabant flamand est chargé d'organiser en 2011 les formations relatives aux brevets suivants :

- 1° Sapeur-pompier;
- 2° Caporal;
- 3° Sergent;
- 4° Adjudant;
- 5° Officier;
- 6° Technicien en prévention de l'incendie;
- 7° Gestion de situation de crise;
- 8° Chef de service.

Art. 11. Le centre de formation des services publics d'incendie de la province de Flandre occidentale est chargé d'organiser en 2011 les formations relatives aux brevets suivants :

- 1° Sapeur-pompier;
- 2° Caporal;
- 3° Sergent.

Art. 12. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Bruxelles, le 13 octobre 2010.

Mme A. TURTELBOOM

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 3640

[C — 2010/14216]

10 SEPTEMBER 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van verscheidene 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, met het oog op het gedeeltelijk omzetten van Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit waarvan ik de eer heb het aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, strekt tot wijziging van verscheidene 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, met het oog op het gedeeltelijk omzetten van Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

Het ontwerp van koninklijk besluit zet de aangelegenheden die behoren tot de federale bevoegdheden om in nationale regelgeving. De bepalingen van artikel 1, onder 10 en 11, van voormelde Richtlijn 2009/17/EG (bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven - plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven) worden niet omgezet door het ontwerp van koninklijk besluit, maar moeten wat betreft de aangelegenheden die tot de federale bevoegdheid behoren bij wet worden omgezet.

Een omzettingstabel wordt hierna opgenomen om aan te duiden welke bepalingen van voormelde Richtlijn 2009/17/EG door het ontwerp van koninklijk besluit worden omgezet. Bij de bepalingen die niet worden omgezet door het ontwerp van koninklijk besluit wordt de reden vermeld.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 3640

[C — 2010/14216]

10 SEPTEMBRE 2010. — Arrêté royal modifiant diverses 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, afin de transposer partiellement la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic de navires et d'information

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté a pour but de modifier diverses 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, afin de transposer partiellement la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic de navires et d'information.

Le projet d'arrêté royal transpose en droit interne les matières relevant de la compétence fédérale. Les dispositions de l'article 1^{er}, 10 et 11, de la Directive 2009/17/CE précitée (l'autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance - plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance) ne sont pas transposées par le projet d'arrêté royal, mais doivent être transposées par une loi en ce qui concerne les matières qui relèvent de la compétence de l'Etat fédéral.

Un tableau de transposition est inséré afin d'identifier les dispositions de la Directive 2009/17/CE précitée qui sont transposées par le projet d'arrêté royal. La raison pour laquelle certaines dispositions ne sont pas transposées par le projet d'arrêté royal y est mentionnée.

Omzettingstabel		Tableau de transposition	
Richtlijn 2009/17/EG	Ontwerp van koninklijk besluit	Directive 2009/17/CE	Projet d'arrêté royal
Art. 1.1.	Art. 1 ART. 4 Art. 5 Art. 8 Art. 9 Art. 11, 2° Art. 14 Art. 15 Art. 16, 2° Art. 17 Art. 18 Art. 19 Art. 25 Art. 26 Art. 27 Art. 30 Art. 31 Art. 33, 2° Art. 35	Art. 1.1.	Art. 1 ^{er} Art. 4 Art. 5 Art. 8 Art. 9 Art. 11, 2° Art. 14 Art. 15 Art. 16, 2° Art. 17 Art. 18 Art. 19 Art. 25 Art. 26 Art. 27 Art. 30 Art. 31 Art. 33, 2° Art. 35
Art. 1.2.a	Art. 34, 3°	Art. 1.2.a	Art. 34, 3°
Art. 1.2.b	Geen omzetting vereist	Art. 1.2.b	Pas de transposition exigée
Art. 1.2.c	Art. 3 Art. 13 Art. 24	Art. 1.2.c	Art. 3 Art. 13 Art. 24
Art. 1.3	Art. 6 Art. 7 Art. 20 Art. 21 Art. 28 Art. 29	Art. 1.3	Art. 6 Art. 7 Art. 20 Art. 21 Art. 28 Art. 29
Art. 1.4	Art. 11, 1° Art. 16, 1° Art. 33, 1°	Art. 1.4	Art. 11, 1° Art. 16, 1° Art. 33, 1°
Art. 1.5	Gewestelijke bevoegdheid	Art. 1.5	Compétence régionale
Art. 1.6	Art. 10 Art. 22 Art. 32	Art. 1.6	Art. 10 Art. 22 Art. 32
Art. 1.7	Art. 36, 1°	Art. 1.7	Art. 36, 1°
Art. 1.8	Art. 39	Art. 1.8	Art. 39
Art. 1.9.a	Art. 37, 1°	Art. 1.9.a	Art. 37, 1°
Art. 1.9.b	Art. 37, 2°	Art. 1.9.b	Art. 37, 2°
Art. 1.10	Om te zetten bij wet voor wat de aangelegenheden die behoren tot de federale bevoegdheid betreft	Art. 1.10	A transposer par une loi en ce qui concerne les matières relevant de la compétence fédérale

Omzettingstabel		Tableau de transposition	
Richtlijn 2009/17/EG	Ontwerp van koninklijk besluit	Directive 2009/17/CE	Projet d'arrêté royal
Art. 1.11	Om te zetten bij wet voor war de aangelegenheden die behoren tot de federale bevoegdheid betreft	Art. 1.11	A transposer par une loi en ce qui concerne les matières relevant de la compétence fédérale
Art. 1.12	Gewestelijke bevoegdheid	Art. 1.12	Compétence régionale
Art. 1.13	Geen omzetting vereist	Art. 1.13	Pas de transposition exigée
Art. 1.14	Geen omzetting vereist	Art. 1.14	Pas de transposition exigée
Art. 1.15	Gewestelijke bevoegdheid	Art. 1.15	Compétence régionale
Art. 1.16	Geen omzetting vereist	Art. 1.16	Pas de transposition exigée
Art. 1.17	Gewestelijke bevoegdheid	Art. 1.17	Compétence régionale
Art. 1.18	Art. 6 Art. 20 Art. 28	Art. 1.18	Art. 6 Art. 20 Art. 28
Art. 1.19	Gewestelijke bevoegdheid	Art. 1.19	Compétence régionale
Art. 2	Art. 40	Art. 2	Art. 40
Art. 3	Geen omzetting vereist	Art. 3	Pas de transposition exigée
Art. 4	Geen omzetting vereist	Art. 4	Pas de transposition exigée
Bijlage	Gewestelijke bevoegdheid	Annexe	Compétence régionale

Il heb de eer te zijn,
Sire,
van Uwe Majesteit,
de zee eerbiedige en trouwe dienaar,
De Eerste Minister,
Y. LETERME
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

J'ai l'honneur d'être,
Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux et très fidèle serviteur,
Le Premier Ministre,
Y. LETERME
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

10 SEPTEMBER 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van verscheidene 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, met het oog op het gedeeltelijk omzetten van Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

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 van de vaartuigen, artikel 4, gewijzigd bij de wetten van 3 mei 1999 en van 22 januari 2007;
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, artikel 2, § 4;
Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaart-inspectiereglement;
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;
Gelet op het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde;
Gelet op het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen;

10 SEPTEMBRE 2010. — Arrêté royal modifiant diverses 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, afin de transposer partiellement la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic de navires et d'information

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.
Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, l'article 4, modifié par les lois des 3 mai 1999 et 22 janvier 2007;
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, faits à Londres le 20 octobre 1972, l'article 2, § 4;
Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;
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;
Vu l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur;
Vu l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du canal de Gand à Terneuzen;

Gelet op 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;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 24 maart 2010;

Gelet op advies 48.523/2/V van de Raad van State, gegeven op 4 augustus 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

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

Artikel 1. In bijlage XXV, eerste lid, van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o de woorden « Deze bijlage is niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald zijn de bepalingen van deze bijlage niet van toepassing op »;

2^o de bepaling onder c) wordt vervangen als volgt :

« c) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

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. 2. In 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 het tweede lid, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, vervangen als volgt :

« Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke 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, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. »

Art. 3. Artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998, 25 juni 2001 en 17 september 2005, wordt aangevuld met de bepalingen onder 32°, 33°, 34°, 35° en 36°, luidende :

« 32° lijndienst : een reeks overtochten door vaartuigen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

33° vissersvaartuig : elk vaartuig dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

34° vaartuig dat bijstand behoeft : een vaartuig in omstandigheden die gevaar voor verlies van het vaartuig, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

35° LRIT : een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van vaartuigen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag;

36° brutotonnenmaat : de maat van de totale inhoud van een vaartuig vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen. »

Art. 4. In de artikelen 7bis, tweede lid, 7ter, tweede lid, 7quinquies, tweede lid, en 7sexies, tweede lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o de woorden « Het eerste lid is niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op »;

Vu l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 24 mars 2010;

Vu l'avis 48.523/2/V du Conseil d'Etat, donné le 4 août 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime

Article 1^{er}. A l'annexe XXV, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1^o les mots « Le présent annexe ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent annexe ne s'appliquent pas »;

2^o le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord. »

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. 2. Dans 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, l'alinéa 2, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, est remplacé par ce qui suit :

« Le présent arrêté transpose partiellement 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, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009. »

Art. 3. L'article 3 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998, 25 juin 2001 et 17 septembre 2005, est complété par les 32°, 33°, 34°, 35° et 36° rédigés comme suit :

« 32° service régulier : une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

33° navire de pêche : tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

34° bâtiment ayant besoin d'assistance : sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un bâtiment se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du bâtiment ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

35° LRIT : un système d'identification et de suivi à distance des bâtiments conformément à la règle SOLAS V/19-1;

36° jauge brute : la capacité d'utilisation d'un bâtiment, déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. »

Art. 4. Aux articles 7bis, alinéa 2, 7ter, alinéa 2, 7quinquies, alinéa 2, et 7sexies, alinéa 2, du même arrêté, insérés par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1^o les mots « L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas »;

2° de bepaling onder *c*) wordt vervangen als volgt :

« *c*) bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen. »

Art. 5. In de artikelen *7quater*, § 5, en *7septies*, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *c*) wordt vervangen als volgt :

« *c*) bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen. »

Art. 6. In hetzelfde besluit wordt een artikel *7octies* ingevoegd, luidende :

« Art. *7octies*. Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de Belgische vlag voert en in de Europese Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de Belgische binnenwateren of territoriale wateren, of zijn vangst aan land brengt in een haven van de Belgische kust, moet volgens het hieronder aangegeven tijdschema worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen :

a) elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema :

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter : uiterlijk op 31 mei 2012;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter : uiterlijk op 31 mei 2013;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter : uiterlijk op 31 mei 2014.

b) pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht voldoen vanaf 30 november 2010.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig. »

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

« Art. *7novies*. Vaartuigen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet, indien zij een haven van de Belgische kust aandoen. »

Art. 8. In artikel 21, § 3, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b*) wordt vervangen als volgt :

« *b*) bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen. »

Art. 9. In artikel 22, § 2, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van de paragraaf 1 zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b*) wordt vervangen als volgt :

« *b*) bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen. »

2° le *c*) est remplacé par ce qui suit :

« *c*) aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord. » .

Art. 5. Aux articles *7quater*, § 5, et *7septies*, alinéa 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas »;

2° le *c*) est remplacé par ce qui suit :

« *c*) aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord. »

Art. 6. Dans le même arrêté, il est inséré un article *7octies* rédigé comme suit :

« Art. *7octies*. Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon belge et immatriculé dans la Communauté européenne, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales belges, ou débarquant ses captures dans un port du littoral belge est équipé, conformément au calendrier suivant d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI :

a) les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport selon le calendrier suivant :

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres : au plus tard le 31 mai 2012;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres : au plus tard le 31 mai 2013;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres : au plus tard le 31 mai 2014.

b) les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport à partir du 30 novembre 2010.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire. »

Art. 7. Dans le même arrêté, il est inséré un article *7novies* rédigé comme suit :

« Art. *7novies*. Les bâtiments auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans un port du littoral belge. »

Art. 8. A l'article 21, § 3, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas »;

2° le *b*) est remplacé par ce qui suit :

« *b*) aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord. »

Art. 9. A l'article 22, § 2, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf dispositions contraire, les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas »;

2° le *b*) est remplacé par ce qui suit :

« *b*) aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord. »

Art. 10. Artikel 22bis van hetzelfde besluit wordt paragraaf 1, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, wordt vervangen als volgt :

« Art. 22bis. § 1. Vrijstelling van de eisen van de artikelen 21, § 1, en 22 kan worden verleend voor lijndiensten tussen de havens van de Belgische kust of tussen een haven van de Belgische kust en een andere Belgische haven wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de maatschappij die deze lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken vaartuigen en deelt die lijst mee aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, en werkt deze bij;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 5, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct na het verzoek, elektronisch aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest kunnen worden doorgegeven;

c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest;

d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst.

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

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 21, § 1, en 22 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur. »

§ 2. Wanneer één internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en een of meer lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vrijstelling verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1 indien de betrokken lidstaat of lidstaten daarom verzoeken.

Wanneer een internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vragen aan de betrokken lidstaat of lidstaten om vrijstelling te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

Wanneer een internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, werkt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is samen met alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten om een vrijstelling voor de betreffende dienst te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

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

Art. 11. In artikel 26bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van de Belgische kust niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een vaartuig worden genomen, ongeacht de grootte van het vaartuig, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd :

a) de in bijlage 9 genoemde informatie;

b) voor de in bijlage I bij het Marpol-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150(77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;

Art. 10. L'article 22bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 22bis. § 1^{er}. Les services réguliers assurés entre les ports du littoral belge ou entre un port du littoral belge et un autre port belge, peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 21, § 1^{er}, et 22 pour autant que les conditions suivantes ont été remplies :

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des bâtiments concernés et la transmet au service compétent de la Région flamande;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe 5, selon le cas, sont tenues à la disposition du service compétent de la Région flamande à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai après en avoir reçu la demande, de ces informations au service compétent de la Région flamande;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou au service compétent de la Région flamande;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des bâtiments déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

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

Aux fins de l'alinéa 1^{er}, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 21, § 1^{er}, et 22 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures. »

§ 2. Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er} sur demande du ou des Etats membres concernés.

Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut demander à ou aux Etats membres concernés d'accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet coopère avec tous les Etats membres concernés, y compris les Etats côtiers concernés, en vue d'octroyer au service en question une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

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

Art. 11. A l'article 26bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 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'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes :

a) les informations énumérées à l'annexe 9;

b) pour les substances visées à l'annexe I^{er} de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité.

c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.

Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die een haven van de Belgische kust aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens het eerste lid, onder a), b) en c).

De verlader bezorgt deze verklaring aan de kapitein of de exploitant en zorgt ervoor dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid een verklaring werd afgelegd.»

2° in paragraaf 2 worden de woorden « § 1 is niet van toepassing op » vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op » en wordt de bepaling onder c) wordt vervangen als volgt :

« c) bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen. »

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

Art. 12. In artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, wordt de zin « 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. » vervangen als volgt :

« Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke 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, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. »

Art. 13. Artikel 2, § 2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998, 3 mei 1999 en 17 september 2005, wordt aangevuld met de bepalingen onder *zsepties*, *zocties*, *znonies*, *zdecies* en *zundecies*, luidende :

« *zsepties*) lijndienst : een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

zocties) vissersvaartuig : elk schip dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

znonies) schip dat bijstand behoeft : een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

zdecies) LRIT : een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag;

zundecies) brutotonnenmaat : de maat van de totale inhoud van een schip vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen. »

Art. 14. In artikel 42bis, tweede lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « Het eerste lid is niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op »;

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

« c) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimique des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Les bâtiments en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans un port du littoral belge et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu de l'alinéa 1^{er}, a), b) et c).

Le chargeur fournit une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et fait en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui à été déclaré conformément à l'alinéa 1^{er}. »;

2° les mots « Le § 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots : « Sauf disposition contraire, les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas » et le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord. »

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

Art. 12. Dans l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, la 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. » est remplacée par la phrase suivante :

« Le présent arrêté transpose partiellement 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, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009. »

Art. 13. L'article 2, § 2, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998, 3 mai 1999 et 17 septembre 2005, est complété par les *zsepties*, *zocties*, *znonies*, *zdecies* et *zundecies*, rédigés comme suit :

« *zsepties*) service régulier : une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

zocties) navire de pêche : tout bateau équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

znonies) bateau ayant besoin d'assistance : sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un bateau se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du bateau ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

zdecies) LRIT : un système d'identification et de suivi à distance des bateaux conformément à la règle SOLAS V/19-1;

zundecies) jauge brute : la capacité d'utilisation d'un bateau, déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. »

Art. 14. A l'article 42bis, alinéa 2, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas »;

2° le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 15. In de artikelen 43bis, § 3, en 43ter, § 4, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b)* wordt vervangen als volgt :

« *b)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 16. In artikel 43sexies van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de Gentse zeehaven niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd :

a) de in bijlage 5 genoemde informatie;

b) voor de in bijlage I bij het Marpol-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150 (77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;

c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.

Schepen komende van een haven buiten de Gemeenschap die de Gentse zeehaven aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens het eerste lid, onder *a)*, *b)* en *c)*.

De verlader bezorgt deze verklaring aan de kapitein of de exploitant en zorgt ervoor dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid een verklaring werd afgelegd. » ;

2° in paragraaf 2 worden de woorden « § 1 is niet van toepassing op » vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op » en wordt de bepaling onder *c)* vervangen als volgt :

« *c)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 17. In de artikelen 43septies, tweede lid, 43octies, tweede lid, en 43nonies, tweede lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « Het eerste lid is niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *c)* wordt vervangen als volgt :

« *c)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 18. In artikel 43decies, § 5, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op » vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b)* wordt aangevuld met de woorden « onverminderd de bepalingen van artikel 43duodecies, »;

3° de bepaling onder *c)* wordt vervangen als volgt :

« *c)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 15. Aux articles 43bis, § 3, et 43ter, § 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas »;

2° le *b)* est remplacé par ce qui suit :

« *b)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 16. A l'article 43sexies du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bateau, quelles que soient ses dimensions, dans le port maritime de Gand que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes :

a) les informations énumérées à l'annexe 5;

b) pour les substances visées à l'annexe I^{er} de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité.

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimique des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Les bateaux en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans le port maritime de Gand et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu de l'alinéa 1^{er}, *a)*, *b)* et *c)*.

Le chargeur fournit une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et fait en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément à l'alinéa 1^{er}. »;

2° dans le paragraphe 2, les mots « Le § 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas » et le *c)* est remplacé par ce qui suit :

« *c)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 17. Aux articles 43septies, alinéa 2, 43octies, alinéa 2, et 43nonies, alinéa 2, du même arrêté, insérés par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas »;

2° le *c)* est remplacé par ce qui suit :

« *c)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 18. A l'article 43decies, § 5, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas »;

2° le *b)* est complété par les mots « sans préjudice des dispositions de l'article 43duodecies, »;

3° le *c)* est remplacé par ce qui suit :

« *c)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 19. In artikel 43*undecies*, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op » vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op »;

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

« c) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 20. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*duodecies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*duodecies*. Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de Belgische vlag voert en in de Europese Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de Belgische binnenwateren of territoriale wateren, of zijn vangst aan land brengt in de Gentse zeehaven, moet volgens het hieronder aangegeven tijdschema worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen :

a) Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht als bedoeld in dit artikel voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema :

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter : uiterlijk op 31 mei 2012;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter : uiterlijk op 31 mei 2013;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter : uiterlijk op 31 mei 2014.

b) Pangebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in dit artikel, voldoen vanaf 30 november 2010.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig. »

Art. 21. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*terdecies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*terdecies*. Schepen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet, indien zij de Gentse zeehaven aandoen. »

Art. 22. In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*quaterdecies* ingevoegd, luidende :

« Art. 43*quaterdecies*. § 1. Vrijstelling van de eisen van de artikelen 43*bis*, § 1, en 43*ter* kan worden verleend voor lijndiensten tussen de Gentse zeehaven en een andere Belgische haven wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de maatschappij die deze lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken schepen en deelt die lijst mee aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, en werkt deze bij;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 5, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct nadat daarom door de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest is gevraagd, elektronisch aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest kunnen worden doorgegeven;

c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest;

d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele schepen op een specifieke dienst.

De vrijstelling bedoeld in het eerste lid wordt toegekend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 43*bis*, § 1, en 43*ter* neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur. »

Art. 19. A l'article 43*undecies*, alinéa 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas »;

2° le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 20. Dans le même arrêté, il est inséré un article 43*duodecies* rédigé comme suit :

« Art. 43*duodecies*. Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon belge et immatriculé dans la Communauté européenne, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales belges, ou débarquant ses captures dans le port maritime de Gand est équipé, conformément au calendrier suivant d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI :

a) Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport selon le calendrier suivant :

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres : au plus tard le 31 mai 2012;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres : au plus tard le 31 mai 2013;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres : au plus tard le 31 mai 2014.

b) Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport à partir du 30 novembre 2010.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire. »

Art. 21. Dans le même arrêté, il est inséré une article 43*terdecies* rédigé comme suit :

« Art. 43*terdecies*. Les bateaux auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port maritime de Gand. »

Art. 22. Dans le même arrêté, il est inséré une article 43*quaterdecies* rédigé comme suit :

« Art. 43*quaterdecies*. § 1^{er}. Les services réguliers assurés entre le port maritime de Gand et un autre port belge peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 43*bis*, § 1^{er}, et 43*ter* pour autant que les conditions suivantes ont été remplies :

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des bateaux concernés et la transmet au service compétent de la Région flamande;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe 5, selon le cas, sont tenues à la disposition du service compétent de la Région flamande à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai après en avoir reçu la demande de ces informations au service compétent de la Région flamande;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou au service compétent de la Région flamande;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des bateaux déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

L'exemption visée à l'alinéa 1^{er} est accordée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

Aux fins de l'alinéa 1^{er}, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 43*bis*, § 1^{er}, et 43*ter* sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures. »

§ 2. Wanneer een internationale lijndienst tussen de Gentse zeehaven en één of meer lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vrijstelling verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1 indien de betrokken lidstaat of lidstaten daarom verzoeken.

Wanneer een internationale lijndienst tussen de Gentse zeehaven en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vragen aan de betrokken lidstaat of lidstaten om vrijstelling te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

Wanneer een internationale lijndienst tussen de Gentse zeehaven en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, werkt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is samen met alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten om een vrijstelling voor de betreffende dienst te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

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

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

Art. 23. In artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, wordt de zin « 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 » vervangen als volgt :

« Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke 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, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. »

Art. 24. Artikel 2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996, 9 december 1998 en 17 september 2005, wordt aangevuld met de bepalingen onder 34°, 35°, 36°, 37° en 38°, luidende :

« 34° lijndienst : een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

35° vissersvaartuig : elk schip dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

36° schip dat bijstand behoeft : een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het vaartuig, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

37° LRIT : een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag;

38° brutotonnenmaat : de maat van de totale inhoud van een schip vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen. »

Art. 25. In de artikelen 3bis, tweede lid, 3ter, tweede lid, 3quinquies, tweede lid en 3sexies, tweede lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « Het eerste lid is niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op »;

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

« c) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

§ 2. Quand un service régulier international est exploité entre le port maritime de Gand et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er} sur demande du ou des Etats membres concernés.

Quand un service régulier international est exploité entre le port maritime de Gand et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut demander à ou aux Etats membres concernés d'accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

Quand un service régulier international est exploité entre le port maritime de Gand et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet coopère avec tous les Etats membres concernés, y compris les Etats côtiers concernés, en vue d'octroyer au service en question une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet vérifient périodiquement que les conditions énoncées au paragraphe 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 bénéfice de l'exemption à la compagnie concernée. »

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

Art. 23. Dans l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, la 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. » est remplacée par la phrase suivante :

« Le présent arrêté transpose partiellement 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, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009. »

Art. 24. L'article 2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996, 9 décembre 1998 et 17 septembre 2005, est complété par les 34°, 35°, 36°, 37° et 38°, rédigés comme suit :

« 34° service régulier : une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

35° navire de pêche : tout bateau équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

36° bateau ayant besoin d'assistance : sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un bateau se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du bâtiment ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

37° LRIT : un système d'identification et de suivi à distance des bateaux conformément à la règle SOLAS V/19-1;

38° jauge brute : la capacité d'utilisation d'un bateau, déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. »

Art. 25. Aux articles 3bis, alinéa 2, 3ter, alinéa 2, 3quinquies, alinéa 2 et 3sexies, alinéa 2, du même arrêté, insérés par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas »;

2° le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 26. In artikel 3*quater*, § 5, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b)* wordt aangevuld met de woorden "onverminderd de bepalingen in artikel 3*octies*;" ;

3° de bepaling onder *c)* wordt vervangen als volgt :

« *c)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 27. In artikel 3*septies*, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *c)* wordt vervangen als volgt :

« *c)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 28. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3*octies* ingevoegd, luidende :

« Art. 3*octies*. Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de Belgische vlag voert en in de Europese Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de Belgische binnenwateren of territoriale wateren, of zijn vangst aan land brengt in de haven van Antwerpen, Brussel of Luik, moet volgens het hieronder aangegeven tijdschema worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen :

a) Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht als bedoeld in dit artikel voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema :

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter : uiterlijk op 31 mei 2012;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter : uiterlijk op 31 mei 2013;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter : uiterlijk op 31 mei 2014.

b) Pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in dit artikel, voldoen vanaf 30 november 2010.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig. »

Art. 29. In hetzelfde besluit wordt een artikel 3*novies* ingevoegd, luidende :

« Art. 3*novies*. Schepen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet, indien zij de haven van Antwerpen, Brussel of Luik aandoen. »

Art. 30. In artikel 27, § 3, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b)* wordt vervangen als volgt :

« *b)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 26. A l'article 3*quater*, § 5, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas »;

2° le *b)* est complété par les mots « sans préjudice des dispositions de l'article 3*octies*. »;

3° le *c)* est remplacé par ce qui suit :

« *c)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 27. A l'article 3*septies*, alinéa 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas »;

2° le *c)* est remplacé par ce qui suit :

« *c)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 28. Dans le même arrêté, il est inséré un article 3*octies* rédigé comme suit :

« Art. 3*octies*. Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon belge et immatriculé dans la Communauté européenne, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales belges, ou débarquant ses captures dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège est équipé, conformément au calendrier suivant d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI :

a) les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport selon le calendrier suivant :

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres : au plus tard le 31 mai 2012;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres : au plus tard le 31 mai 2013;

— les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres : au plus tard le 31 mai 2014.

b) les navires de pêche neufs d'une longueur tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport à partir du 30 novembre 2010.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire. »

Art. 29. Dans le même arrêté, il est inséré un article 3*novies* rédigé comme suit :

« Art. 3*novies*. Les bateaux auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège. »

Art. 30. A l'article 27, § 3, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions des §§ 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas »;

2° le *b)* est remplacé par ce qui suit :

« *b)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 31. In artikel 28, § 4, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van de §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *b)* wordt vervangen als volgt :

« *b)* bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 32. In hetzelfde besluit wordt een artikel *28bis* ingevoegd, luidende :

« Art. *28bis*. § 1. Vrijstelling van de eisen van de artikelen 27, § 1, en 28 kan worden verleend voor lijndiensten tussen de havens van Antwerpen, Brussel en Luik, of tussen de havens van Antwerpen, Brussel of Luik en een andere Belgische haven wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de maatschappij die deze lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken schepen en deelt die lijst mee aan de bevoegde dienst van het bevoegde gewest, en werkt deze bij;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 1, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het bevoegde gewest, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct na het verzoek, elektronisch aan de bevoegde dienst van het bevoegde gewest kunnen worden doorgegeven;

c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde dienst van het bevoegde gewest;

d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele schepen op een specifieke dienst.

De vrijstelling bedoeld in het eerste lid wordt toegekend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 27, § 1, en 28 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur.

§ 2. Wanneer een internationale lijndienst tussen de haven van Antwerpen, Brussel of Luik en één of meer lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vrijstelling verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1 indien de betrokken lidstaat of lidstaten daarom verzoeken.

Wanneer een internationale lijndienst tussen de haven van Antwerpen, Brussel of Luik en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vragen aan de betrokken lidstaat of lidstaten om vrijstelling te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

Wanneer een internationale lijndienst tussen de haven van Antwerpen, Brussel of Luik en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, werkt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is samen met alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten om een vrijstelling voor de betreffende dienst te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

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

Art. 31. A l'article 28, § 4, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions des §§ 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas »;

2° le *b)* est remplacé par ce qui suit :

« *b)* aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

Art. 32. Dans le même arrêté, il est inséré un article *28bis* rédigé comme suit :

« Art. *28bis*. § 1^{er}. Les services réguliers assurés entre les ports d'Anvers, de Bruxelles et de Liège, ou entre les ports d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège et un autre port belge, peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 27, § 1^{er}, et 28 pour autant que les conditions suivantes ont été remplies :

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des bateaux concernés et la transmet au service compétent de la région compétente;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe 1^{re}, selon le cas, sont tenues à la disposition du service compétent de la région compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai après en avoir reçu la demande de ces informations au service compétent de la région compétente;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou au service compétent de la région compétente;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des bateaux déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

L'exemption visée à l'alinéa 1^{er} est accordée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

Aux fins de l'alinéa 1^{er}, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 27, § 1^{er}, et 28 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

§ 2. Quand un service régulier international est exploité entre le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège et un ou plusieurs autres États membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er} sur demande du ou des États membres concernés.

Quand un service régulier international est exploité entre le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège et un ou plusieurs autres États membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut demander à ou aux États membres concernés d'accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

Quand un service régulier international est exploité entre le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège et un ou plusieurs autres États membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet coopère avec tous les États membres concernés, y compris les États côtiers concernés, en vue d'octroyer au service en question une exemption aux exigences du paragraphe 1^{er} conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet vérifient périodiquement que les conditions énoncées au paragraphe 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 bénéfice de l'exemption à la compagnie concernée. »

Art. 33. In artikel 36bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de haven van Antwerpen, Brussel of Luik niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd :

a) de in bijlage 4 genoemde informatie;

b) voor de in bijlage I bij het Marpol-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150(77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;

c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.

Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die de haven van Antwerpen, Brussel of Luik aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens het eerste lid, onder a), b) en c).

De verlader bezorgt deze verklaring aan de kapitein of de exploitant en zorgt ervoor dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid een verklaring werd afgelegd. »;

2° in paragraaf 2 worden de woorden « § 1 is niet van toepassing op » vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op » en wordt de bepaling onder c) vervangen als volgt :

« c) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

HOOFDSTUK V. — Wijziging 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

Art. 34. In artikel 1 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 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° vóór het enige lid wordt een lid toegevoegd, luidende :

« Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke 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 en gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. »;

2° in het vroegere enige lid, dat het tweede lid wordt, worden de woorden « 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 » opgeheven;

3° het vroegere enige lid, dat het tweede lid wordt, wordt aangevuld met de bepalingen onder 19°, 20°, 21°, 22°, 23° en 24°, luidende :

« 19° « resolutie A.917 (22) van de IMO » : resolutie A.917 (22) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : "Guidelines for the onboard use of AIS", zoals gewijzigd bij Resolutie A.956 (23) van de IMO;

20° « resolutie A.949 (23) van de IMO » : resolutie A.949 (23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : "Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance";

21° « resolutie A.950 (23) van de IMO » : resolutie A.950 (23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : "Maritime assistance services (MAS)";

Art. 33. A l'article 36bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bateau, quelles que soient ses dimensions, dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant des informations suivantes :

a) les informations énumérées à l'annexe 4;

b) pour les substances visées à l'annexe I^{re} de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Les bâtiments en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu de l'alinéa 1^{er}, a), b) et c).

Le chargeur fournit une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et fait en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui a été déclaré conformément à l'alinéa 1^{er}. »;

2° dans le paragraphe 2, les mots « Le § 1^{er} ne s'applique pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas » et le c) est remplacé par ce qui suit :

« c) aux soutes des bateaux d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bateaux destinés à être utilisés à bord. »

CHAPITRE V. — Modification 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

Art. 34. A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa unique :

« Le présent chapitre transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil et modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009. »;

2° dans l'alinéa unique ancien devenant l'alinéa 2, les mots « 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 en ce qui concerne des matières relevant de la compétence fédérale » sont abrogés;

3° l'alinéa unique ancien devenant l'alinéa 2 est complété par les 19°, 20°, 21°, 22°, 23° et 24° rédigés comme suit :

« 19° « résolution A.917 (22) de l'OMI » : la résolution A.917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) », telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI;

20° « résolution A.949 (23) de l'OMI » : la résolution A.949 (23) de l'Organisation maritime internationale portant « Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance »;

21° « résolution A.950 (23) de l'OMI » : la résolution A.950 (23) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Services d'assistance maritime »;

22° « IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee » (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident) : de richtsnoeren in bijlage bij Resolutie LEG.3 (91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 en goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie op haar 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006;

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° « brutotonnenmaat » : de maat van de totale inhoud van een schip vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen. »

Art. 35. In artikel 2, tweede lid, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op » worden vervangen door de woorden « Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk niet van toepassing op »;

2° de bepaling onder *c*) wordt vervangen als volgt :

« *c*) bunkers op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle schepen. »

Art. 36. In artikel 3 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt aangevuld met de bepalingen onder *d*) en *e*), luidende :

« *d*) schepen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over verzekeringscertificaten of financiële zekerheden als voorgescreven bij de geldende communautaire wetgeving en internationale voorschriften;

e) schepen ten aanzien waarvan door de loodsen of havenautoriteiten is gemeld dat zij klaarlijklijke gebreken vertonen die de veiligheid van hun navigatie in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen. »;

2° in het tweede, derde en vierde lid, worden de woorden « de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer » vervangen door de woorden « de Directie Scheepvaartcontrole van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ».

Art. 37. In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° tussen het tweede en het derde lid wordt een lid ingevoegde, luidende :

« Daartoe verstrekken zij de federale overheid met bevoegdheid op zee op diens verzoek de volgende informatie over de lading :

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 IMDG-code, de IBC-code en de IGC-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 vrachtovervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

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

c) voor de in bijlage I bij het Marpol-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150 (77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;

d) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen. »;

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende :

« Overeenkomstig de nationale regelgeving wordt in de zeegebieden onder de Belgische rechtsbevoegdheid rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee. »

22° « directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime » : les directives annexées à la résolution LEG.3 (91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session du 12 au 16 juin 2006;

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° « jauge brute » : la capacité d'utilisation d'un navire, déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. »

Art. 35. A l'article 2, alinéa 2, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas » sont remplacés par les mots « Sauf disposition contraire, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas »;

2° le *c*) est remplacé par ce qui suit :

« *c*) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord. »

Art. 36. A l'article 3 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1^{er} est complété par les *d*) et *e*) rédigés comme suit :

« *d*) les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation communautaire ou par la réglementation internationale;

e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement. »;

2° dans les alinéas 2, 3 et 4, les mots « le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime » sont chaque fois remplacés par les mots « la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports ».

Art. 37. A l'article 5 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 2 et 3 :

« A cette fin, ils transmettent à l'autorité fédérale ayant compétence en mer, à sa demande, les informations suivantes :

a) 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 IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire 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;

c) pour les substances visées à l'annexe I^{re} de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;

d) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence. »;

2° l'article est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Conformément au droit national, il est tenu compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime dans les eaux relevant de la juridiction belge. »

Art. 38. In artikel 6, eerste lid en tweede lid, van hetzelfde besluit worden de woorden « de met de havenstaatcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer » vervangen door de woorden « de Directie Scheepvaartcontrole van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ».

Art. 39. In hetzelfde besluit wordt een artikel 6/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 6/1. Wanneer de Directie Scheepvaartcontrole van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van mening is dat de ijsgang een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van de Belgische zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten :

a) verstrekt zij aan de kapiteins van een schip dat zich in haar bevoegdheidsgebied bevindt of één van de Belgische havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in haar bevoegdheidsgebied;

b) mag zij, onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven en andere uit de toepasselijke internationale voorschriften voortvloeiende verplichtingen, verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

De uit hoofde van de in het eerste lid getroffen maatregelen worden, wat de gegevens over de ijsgang betreft, gebaseerd op de ijsberichten en de weersvoorspelling van een door België erkende gekwalificeerde meteorologische dienst. »

HOOFDSTUK VI. — *Slopbepalingen*

Art. 40. Dit besluit treedt in werking op 30 november 2010.

Art. 41. De Minister bevoegd voor maritieme zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 10 september 2010

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

Art. 38. Dans l'article 6, alinéas 1^{er} et 2, du même arrêté, les mots « le service chargé du contrôle de l'Etat du port de la Direction générale Transport maritime » sont chaque fois remplacés par les mots « la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports ».

Art. 39. Dans le même arrêté, il est inséré un article 6/1 rédigé comme suit :

« Art. 6/1. Si la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports estime, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection des zones maritimes ou côtières belges ou de celles d'autres Etats :

a) elle fournit aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de sa juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un des ports belges, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de sa juridiction;

b) elle peut, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage fournissent la preuve documentaire qu'ils satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

Les mesures prises en application de l'alinéa 1^{er} sont fondées, pour les données concernant l'état des glaces, sur les prévisions concernant la situation des glaces et les conditions météorologiques fournies par service d'information météorologique qualifié, reconnu par la Belgique. »

CHAPITRE VI. — *Dispositions finales*

Art. 40. Le présent arrêté entre en vigueur le 30 novembre 2010.

Art. 41. Le Ministre qui a les affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 10 septembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 3641

[C — 2010/14235]

4 OKTOBER 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars, artikel 15, vervangen bij de wet van 27 december 1977 en gewijzigd bij de wet van 29 juni 1984 en artikel 19, gewijzigd bij de wetten van 20 december 1957 en 29 juni 1984;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 22 oktober 2009;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 3641

[C — 2010/14235]

4 OCTOBRE 2010. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 avril 2007 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, l'article 15, remplacé par la loi du 27 décembre 1977 et modifié par la loi du 29 juin 1984 et l'article 19, modifié par les lois des 20 décembre 1957 et 29 juin 1984;

Vu l'arrêté royal du 21 avril 2007 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route;

Vu l'association des Gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 22 octobre 2009;