

| JUSTEL - Législation consolidée | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Fin | Premier mot | Dernier mot | Modification(s) | Préambule |
| | | Table des matières | 2 arrêtés d'exécution | 2 versions archivées |
| | Fin | | | Version néerlandaise |
| belgiquelex . be - Banque Carrefour de la législation | | | | |

| Titre |
|--|
| <p>17 SEPTEMBRE 2005. - Arrêté royal transposant la ≤directive≥ 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la ≤directive≥ 93/75/CEE du Conseil (NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 11-10-2005 et mise à jour au 29-12-2010)</p> <p>Source : MOBILITE ET TRANSPORT Publication : 11-10-2005 numéro : 2005014166 page : 43533 IMAGE Dossier numéro : 2005-09-17/61 Entrée en vigueur : 11-10-2005</p> |

| Table des matières | Texte | Début |
|--|-----------------------|-----------------------|
| <p>CHAPITRE Ier. - Suivi des navires présentant un risque potentiel pour la navigation et intervention en mer. Art. 1-6, 6/1, 7</p> <p>CHAPITRE II. - Modification de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge. Art. 8-26</p> <p>CHAPITRE III. - Modification de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen. Art. 27-43</p> <p>CHAPITRE IV. - Modification de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur. Art. 44-59</p> <p>CHAPITRE V. - Modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime. Art. 60-61</p> <p>CHAPITRE VI. - Dispositions finales. Art. 62-63</p> | | |

| Texte | Table des matières | Début |
|--|------------------------------------|-----------------------|
| <p>CHAPITRE Ier. - Suivi des navires présentant un risque potentiel pour la navigation et intervention en mer.</p> | | |

Article 1.¹ 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.]¹

Pour l'application du présent chapitre [1 ...]¹ on entend par :

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

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

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

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

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

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

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

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

9° " marchandises dangereuses " :

- les marchandises mentionnées dans le code IMDG,
- les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC,
- les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil IGC,
- les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC.

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

10° " marchandises polluantes " :

- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention MARPOL,
- les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention MARPOL,
- les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention MARPOL;

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

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

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

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

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

16° " centre côtier " : le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de

coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les Etats membres en vertu de la **≤directive≥** 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la **≤directive≥** 93/75/CEE du Conseil;

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

18° " exploitant " : l'armateur ou le gérant du navire;

[¹ 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° " 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 296e 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.]¹

(1)<AR [2010-09-10/45](#), art. 34, 002; En vigueur : 30-11-2010>

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

[¹ Sauf disposition contraire, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas]¹ :

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

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

c) [¹ 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.]¹

(1)<AR [2010-09-10/45](#), art. 35, 002; En vigueur : 30-11-2010>

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

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

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

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

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

- b) les navires au sujet desquels existent des preuves ou des présomptions de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention MARPOL dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat membre;
- c) les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports des Etats membres ou d'un rapport ou d'une notification d'un Etat membre [² conformément au chapitre II, partie 2A de l'annexe I de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat du port]²;
- [¹ 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.]¹

Les informations pertinentes sur les navires visés à l'alinéa 1er, c), sont communiquées au service compétent de la Région flamande par [¹ la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹.

Dans les limites des effectifs dont il dispose, [¹ la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹ procède à toute inspection ou vérification appropriée dans les ports, de sa propre initiative ou à la demande d'un autre Etat membre, sans préjudice de toute obligation relevant du contrôle par l'Etat du port comme prévu par l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime. Il informe tous les Etats membres concernés des résultats de l'action entreprise.

[¹ La Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹ informe sans retard l'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné des mesures prises à l'encontre des navires ne battant pas pavillon belge en vertu du présent article.

(1)<AR [2010-09-10/45](#), art. 36, 002; En vigueur : 30-11-2010>

(2)<AR [2010-12-22/19](#), art. 31, 003; En vigueur : 01-01-2011>

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

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

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

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

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

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

(20) de l'OMI.

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

- a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;
- b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;
- c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le service compétent de la Région flamande;
- d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

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

[¹ 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 Ire 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.]¹

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

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

[¹ 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.]¹

(1) <AR [2010-09-10/45](#), art. 37, 002; En vigueur : 30-11-2010>

Art. 6. Si [¹ la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹ estime, lorsque les conditions

météorologiques ou l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution des zones maritimes belges ou des zones maritimes d'autres Etats membres ou que la vie humaine est menacée :

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

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

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

Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées à l'alinéa 1er. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées à l'alinéa 1er, il informe [¹ la Direction Contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹ des raisons de sa décision.

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

(1)<AR [2010-09-10/45](#), art. 38, 002; En vigueur : 30-11-2010>

Art. 6/1. [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 1er 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.]¹

(1)<Inséré par AR [2010-09-10/45](#), art. 39, 002; En vigueur : 30-11-2010>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5° le texte est complété comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;**
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;**
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "**

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;**
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;**
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires à être utilisés à bord. "**

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

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

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

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

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

- a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- c) bâtiments, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) bâtiments, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1er juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) bâtiments, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1er juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- f) bâtiments, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000 : au plus tard le 1er juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

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

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

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

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

" Art. 7sexies. Tout bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, et pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région

flamande participe à ce service de trafic maritime et se conforme à ses règles, conformément aux directives mises au point par l'OMI.

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

" Art. 7septies. Les bâtiments appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou se trouvant en mer ou faisant escale dans un port du littoral belge, doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), selon le calendrier suivant :

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

Les bâtiments appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1er juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils se dirigent vers la mer ou qu'ils se trouvent en mer ou qu'ils font escale dans un port du littoral belge :

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

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

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

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

3° le § 3 est complété comme suit :

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

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

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

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

3° le § 2 est complété comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21. Dans l'article 26 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, les mots " navire chargé de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis " sont

remplacés par les mots " bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou polluantes "

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

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

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

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

" 10. Nombre total de personnes à bord. ";

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

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

"

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

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

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

2. Port de destination;
3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;
4. Nombre total de personnes à bord. "

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3° le texte est complété comme suit :

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

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

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

principes traditionnels de la navigation et de la technique;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

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

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

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

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

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

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

3° le § 3 est complété comme suit :

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

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

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

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

3° le § 4 est complété comme suit :

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

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

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

" Art. 43sexies. § 1er. 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, l'armateur ou le gérant du bateau a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 5.

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

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

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

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

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

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

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à

un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

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

§ 2. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits avant le 1er juillet 2002 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port maritime de Gand :

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

a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
c) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

" Art. 43undecies. Les bateaux appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port maritime de Gand doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), selon le calendrier suivant :

a) les navires à passagers construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard lors de la première visite survenant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté ou après cette date;

c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

d) les bateaux autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les bateaux appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1er juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils se dirigent vers la mer ou qu'ils font escale dans le port maritime de Gand :

a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI, ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI : le 1er janvier 2007 au plus tard;

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

Les navires à passagers effectuant uniquement des voyages nationaux dans des zones

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

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

" Art. 59bis. Pour les bateaux fluviaux naviguant dans la mer territoriale belge les articles 43decies et 43undecies entrent en vigueur le 1er juillet 2007. "

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

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

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

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

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

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

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

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

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

" 10. Nombre total de personnes à bord. ";

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

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

"

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

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

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

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

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

- a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3° le texte est complété comme suit :

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

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

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

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

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

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

nouveau chapitre IX de S.O.L.A.S.;

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

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

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

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

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

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, doivent être

équipés d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

§ 2. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits avant le 1er juillet 2002 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

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

- a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- c) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1er juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1er juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- f) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000 : au plus tard le 1er juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

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

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

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

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

" Art. 3septies. Les bateaux appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), selon le calendrier suivant :

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

Les bateaux appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1er juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils se dirigent vers la mer ou qu'ils font escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

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

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

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des

navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

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

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord. "

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

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

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

3° le § 3 est complété comme suit :

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

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

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

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

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

4° § 4 est complété comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

" 10. Nombre total de personnes à bord. ";

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

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

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

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

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

2. Port de destination;

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

4. Nombre total de personnes à bord. "

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

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

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

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

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

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

" 7. Lorsque les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent, à

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

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

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

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

Le présent annexe ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

I - SYSTEMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE

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

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

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

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

- a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- c) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1er juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou

supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1er juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;

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

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

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

II - SYSTEMES D'ENREGISTREURS DES DONNEES DU VOYAGE

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

a) les navires à passagers construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard lors de la première visite survenant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté ou après cette date;

c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;

d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

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

a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1er janvier 2007 au plus tard;

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

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

III - SERVICES DE TRAFIC MARITIME

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

CHAPITRE VI. - Dispositions finales.

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

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

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,

J. VANDE LANOTTE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAEL

Le Ministre de la Défense,

A. FLAHAUT

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

M. VERWILGHEN

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT.

Préambule

[Texte](#)

[Table des
matières](#)

[Début](#)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 29, alinéa 1er, de la [directive](#) 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et

abrogeant la [≤directive≥](#) 93/75/CEE du Conseil, les Etats membres mettent mettre en vigueur au plus tard le 5 février 2004 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la [≤directive≥](#);

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé le 7 juillet 2004 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgi

que doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la [≤directive≥](#) en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

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

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

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

| Modification(s) | Texte | Table des matières | Début |
|---|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|
| <p>IMAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARRETE ROYAL DU 22-12-2010 PUBLIE LE 29-12-2010 (ART. MODIFIE : 3) | | | |
| <p>IMAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARRETE ROYAL DU 10-09-2010 PUBLIE LE 26-10-2010 (ART. MODIFIES : 1; 2; 3; 5; 6; 6/1) | | | |

| Début | Premier mot | Dernier mot | Modification(s) | Préambule |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| | | Table des matières | 2 arrêtés d'exécution | 2 versions archivées |
| | | | | Version néerlandaise |