

**Art. 2.** Dit besluit treedt in werking op 8 oktober 2004.

**Art. 3.** De Minister-Presidente, bevoegd voor het Leerplichtonderwijs, is belast met de uitvoering van dit besluit. Brussel, 8 oktober 2004.

Voor de Regering van de Franse Gemeenschap :

De Minister-Presidente, belast met het Leerplichtonderwijs en de Sociale Promotie,  
Mevr. M. ARENA

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

### MINISTERE

#### DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2005 — 38

[C — 2004/31574]

**18 NOVEMBRE 2004. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux exigences et procédures de chargement et déchargement sûrs des vraquiers**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 17 novembre 2004;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées du 12 janvier 1973, notamment l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, modifié par la loi du 4 août 1996;

Sur proposition du Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique, l'Egalité des Chances et le Port de Bruxelles;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

Objet

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté vise à transposer la Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, telle que modifiée par la Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002.

Définitions

**Art. 2.** Au sens du présent arrêté, on entend par :

1. « conventions internationales » : les conventions définies à l'article 2, point 1, de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, telles qu'en vigueur le 4 décembre 2001;

2. « convention SOLAS de 1974 » : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents dans leur version actualisée;

3. « recueil BLU » : le recueil des règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A.862 (20) de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, en son état au 4 décembre 2001;

### MINISTERIE

#### VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2005 — 38

[C — 2004/31574]

**18 NOVEMBER 2004. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën van 17 november 2004

Gelet op de gecoördineerde wetten van de Raad van State van 12 januari 1973 en meer bepaald het artikel 84, § 1, 1e alinea, 1<sup>o</sup>, gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996;

Op voorstel van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Ambtenarenzaken, Gelijke-kansenbeleid en de Haven van Brussel;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Algemene beschikkingen*

Voorwerp

**Artikel 1.** Onderhavig besluit is bedoeld om de Richtlijn 2001/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen, zoals gewijzigd door de Richtlijn 2002/84/EG van het Europese Parlement en de Raad van 5 november 2002 om te zetten.

Definities

**Art. 2.** Voor de doeleinden van onderhavig besluit, wordt verstaan onder :

1. « internationale verdragen » : de verdragen zoals omschreven in artikel 2, punt 1 ? van de Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de toepassing op schepen die gebruik maken van havens van de Gemeenschap of varen in de onder de jurisdictie van de lid-Staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid der zeeschepen, voorkoming van de verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van de schepen, zoals van kracht op 4 december 2001;

2. « SOLAS-verdrag van 1974 » : de internationale conventie voor de beveiliging van mensenlevens op zee alsmede de daarbij horende protocollen en wijzigingen in hun geactualiseerde versie;

3. « BLU-code » : de bundel praktische regels voor veilig laden en lossen van bulkschepen zoals aangegeven in de bijlage van de resolutie A.862 (20) van de IMO-vergadering van 27 november 1997 in de versie van 4 december 2001;

4. « vraquier » : un vraquier, tel que défini dans la règle IX/1./6 de la convention SOLAS de 1974, dans l'interprétation de la résolution 6 de la conférence SOLAS de 1997, à savoir :

— un navire comptant un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémies dans ses espaces à cargaison et qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac,

ou

— un minéralier, c'est-à-dire un navire de mer à un seul pont comportant deux cloisons longitudinales et un double fond sous toute la tranche à cargaison, qui est destiné au transport de minerais dans les cales centrales uniquement,

ou

— un transporteur mixte tel que défini dans la règle II-2/3.27 de la convention SOLAS de 1974;

5. « cargaison sèche en vrac » ou « cargaison solide en vrac » : les cargaisons solides en vrac telles que définies dans la règle XII/1.4 de la convention SOLAS de 1974, à l'exclusion des grains;

6. « grains » : les grains tels que définis à la règle VI/8.2 de la convention SOLAS de 1974;

7. « terminal » : toute installation fixe, flottante ou mobile équipée et utilisée pour le chargement dans des vraquiers ou le déchargement hors de vraquiers de cargaisons sèches en vrac;

8. « exploitant de terminal » : le propriétaire d'un terminal, ou tout organisme ou personne à qui le propriétaire a confié la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées au terminal;

9. « représentant du terminal » : toute personne nommée par l'exploitant du terminal qui a la responsabilité générale de la préparation, de la conduite et du déroulement des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées par le terminal et l'autorité pour contrôler l'ensemble;

10. « capitaine » : la personne qui a le commandement d'un vraquier, ou un officier du navire chargé par le capitaine des opérations de chargement et de déchargement;

11. « organisme agréé » : un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 29 février 2004, établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

12. « administration de l'Etat du pavillon » : les autorités compétentes de l'Etat dont le vraquier a droit de battre pavillon;

13. « autorité chargée du contrôle par l'Etat du port » : service chargé du contrôle de la navigation de la direction générale transports maritimes du service public fédéral de la mobilité et des transports;

14. « autorité compétente » : les agents de l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port, chargés du contrôle de la navigation et désignés à cet effet;

15. « renseignements sur la cargaison » : les renseignements sur la cargaison requis au terme de la règle IV/2 de la convention SOLAS de 1974;

16. « plan de chargement ou de déchargement » : un plan tel que visé par la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974 et établi selon le modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU;

17. « liste de contrôle de sécurité navire/terre » : la liste de contrôle visée à la section 4 du recueil BLU et établie selon le modèle figurant à l'appendice 3 dudit recueil;

18. « déclaration relative à la densité de la cargaison solide en vrac » : les informations sur la densité de la cargaison qui doivent être fournies en application de la règle XII/10 de la convention SOLAS de 1974;

19. « Zone du port de Bruxelles » : zone géographique de la Région de Bruxelles-Capitale, comportant des aménagements et équipements permettant principalement la réception des navires, y compris des navires de pêche et des bateaux de plaisance, dont la gestion, l'exploitation et le développement sont confiés à la société régionale de droit public du Port de Bruxelles;

4. « bulkschip » : een schip zoals omschreven in de regel IX/1./6 van het SOLAS-verdrag van 1974, en geïnterpreteerd in resolutie 6 van de SOLAS-conferentie van 1997, te weten :

— een schip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopperzijttanks in de laadruimen dat voornamelijk voor het vervoer van vaste lading in bulk bestemd is,

of

— een ertsschip, dit wil zeggen een zeeschip met enkel dek, met twee langschotten, en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte dat bestemd is om uitsluitend in de middenruimen ertslading te vervoeren,

of

— een "combination carrier" zoals omschreven in voorschrift II-2/3.17 van het SOLAS-verdrag van 1974;

5. « droge bulkclading » of « vaste bulkclading » : vaste stortlading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974 met uitsluiting van graan;

6. « graan » : graan zoals omschreven in voorschrift VI/8.2 van het SOLAS-verdrag van 1974;

7. « terminal » : iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening in terminal gebruikt voor laden van droge en vaste bulkclading in bulkschepen of lossen ervan uit bulkschepen;

8. « terminalexploitant » : de eigenaar van een terminal of een andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de laad- en losverrichtingen in de terminal voor een bepaald bulkschip heeft overgedragen;

9. « terminalvertegenwoordiger » : iedere door de terminalexploitant aangestelde persoon die de algemene verantwoordelijkheid heeft voor de voorbereiding, uitvoering en voltooiing van de laad- of losverrichtingen door de terminal voor een bepaald bulkschip, alsook de verantwoordelijkheid voor het toezicht op het geheel;

10. « kapitein » : de persoon die het gezag voert over een bulkschip, of de scheepsofficier die door de gezagvoerder voor laad- en losverrichtingen is aangewezen;

11. « erkende organisatie » : een organisatie die overeenkomstig is met het koninklijk besluit van 29 februari 2004 tot vaststelling van de gemeenschappelijke regels en normen betreffende de organisaties die gemachtigd zijn schepen te inspecteren en bezoeken, en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende het reglement over de inspectie van zeeschepen;

12. « administratie van de vlaggenstaat » : de bevoegde autoriteiten van de Staat waarvan het bulkschip gerechtigd is de vlag te voeren;

13. « havenstaatcontrole-instantie » : de dienst van de algemene directie van de zeevaart van de federale overheidsdienst voor mobiliteit en transport, belast met de scheepvaartcontrole;

14. « bevoegde autoriteit » : de hiertoe aangewezen ambtenaren door de met havenstaatcontrole belaste overheid, belast met de scheepvaartcontrole;

15. « ladingsgegevens » : de ingevolge voorschrift IV/12 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;

16. « laad- of losplan » : een plan zoals bedoeld in voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-verdrag van 1974 en opgemaakt zoals het model uit aanhangsel 2 van de BLU-code;

17. « veiligheidscontrolelijst schip/wal » : de controlelijst bedoeld onder sectie 4 van de BLU-code en opgemaakt zoals het model uit aanhangsel 3 van genoemde code;

18. « verklaring inzake de dichtheid van de vaste bulkclading » : de inlichtingen over de dichtheid van de lading die moeten verstrekt worden in toepassing van voorschrift XII/10 van het SOLAS-verdrag van 1974;

19. « zone van de haven van Brussel » : het geografisch gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met daarin de toerusting en de installaties om schepen te ontvangen, met inbegrip van vissersboten en recreatieboten, waarvan het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling toevertrouwd zijn aan de gewestelijke vennootschap van publiek recht Haven van Brussel;

20. « Société du Port de Bruxelles » : la société régionale de droit public du Port de Bruxelles, créée par ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale et dont les statuts ont été approuvés par arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 janvier 1993;

21. « Commission » : La Commission européenne visée aux articles 211 et suivants du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté européenne, dont le texte a été consolidé par le Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997.

#### Champ d'application

**Art. 3.** Le présent arrêté s'applique à tous les terminaux de la zone du port de Bruxelles où font escale des vraquiers, quel que soit leur pavillon, pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, sauf s'il s'agit d'une installation qui n'est utilisée que de manière exceptionnelle et pour autant que les opérations de chargement et de déchargement ne soient effectuées qu'au moyen d'équipements à bord du vraquier concerné, sans préjudice des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974.

#### CHAPITRE II. — Obligations de l'exploitant et du représentant d'un terminal

**Art. 4. § 1<sup>er</sup>.** L'exploitant d'un terminal veille à ce que dans le terminal dont il est responsable :

1. ne soit accepté que le chargement ou le déchargement de cargaisons solides ou en vrac de vraquiers aptes à accoster de manière sûre le long des installations de chargement et de déchargement, compte tenu de la profondeur de l'eau au poste à quai, des dimensions maximales du navire, des dispositions prévues en matière d'amarrage, des défenses, de la sécurité d'accès et des obstructions possibles aux opérations de chargement ou de déchargement;

2. le matériel de chargement ou de déchargement des terminaux soit certifié et entretenu conformément aux règles et aux normes applicables, et qu'il ne soit manipulé que par du personnel dûment qualifié et possédant, le cas échéant, les certificats requis;

3. le personnel soit formé à tous les aspects du chargement et du déchargement sur des vraquiers, en fonction des responsabilités de chacun. La formation est conçue pour familiariser le personnel aux dangers généralement liés au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac, et aux conséquences défavorables que peut avoir le chargement ou le déchargement incorrect sur la sécurité des navires;

4. le personnel assurant le chargement et le déchargement dispose d'équipements individuels de protection adéquats et les utilise et bénéficie de périodes de repos appropriées afin d'éviter les accidents dus à la fatigue.

§ 2. L'exploitant d'un terminal veille à désigner un ou plusieurs représentants et à en informer le Port de Bruxelles, en précisant, en cas de pluralité de représentants, celui plus particulièrement chargé de la sécurité.

L'exploitant d'un terminal veille à ce que soit mis à disposition des capitaines de vraquiers faisant escale au terminal dont il est responsable, pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, un manuel de renseignements indiquant les exigences propres à ce terminal, ainsi que les renseignements concernant le port de Bruxelles et le terminal, énumérés à l'appendice 1.1.2 du recueil BLU.

§ 3. L'exploitant d'un terminal veille à l'élaboration pour le 5 février 2005 au plus tard, d'un système de qualité, certifié pour le 5 février 2006 au plus tard, conformément à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente, qui couvre au moins tous les aspects de la norme ISO 9001:2000, et fait l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente qui couvre tous les aspects de la norme ISO 10011:1991, à sa mise en œuvre et à son maintien.

Le système de contrôle de qualité doit être transmis pour information au Port de Bruxelles.

20. « vennootschap Haven van Brussel » : de publiekrechtelijke gewestelijke vennootschap Haven van Brussel, opgericht krachtens de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en waarvan de statuten door een besluit van de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 15 januari 1993 goedgekeurd werden;

21. « Commissie » : de Europese Commissie zoals bedoeld in de artikelen 211 en volgende van het Verdrag van 25 maart 1957 ter oprichting van de Europese Gemeenschap en waarvan de tekst geconsolideerd werd door het Verdrag van Amsterdam van 2 oktober 1997.

#### Toepassingsveld

**Art. 3.** Onderhavig besluit is van toepassing voor alle terminals van de haven van Brussel die bulkschepen aandoen, ongeacht hun vlag, om vaste bulkladingen te laden of te lossen, behalve wanneer het een installatie betreft die slechts uitzonderlijk gebruikt wordt en voorzover de laad- en losverrichtingen gebeuren door middel van installaties die op het bulkschip voorhanden zijn, zonder afbreuk aan de beschikkingen van de regel VI/7 van de SOLAS-conventie van 1974.

#### HOOFDSTUK II. — Verplichtingen van de exploitant en van de terminalvertegenwoordiger

**Art. 4. § 1.** De terminalexploitant zorgt er voor dat in de terminal waarvoor hij verantwoordelijk is :

1. enkel vaste bulkladingen geladen of gelost worden uit bulkschepen die met zekerheid geschikt zijn voor laden en lossen in de installaties, rekening houdend met de diepgang aan de kadepost, met de afmetingen van het schip, met de toerusting inzake aanmeren, de fenders, de toegangsveiligheid en mogelijke obstructies om te laden of te lossen;

2. het laad- en losmateriaal van de terminal gecertificeerd en onderhouden is volgens de van toepassing zijnde regels en normen, en dat de verrichtingen gebeuren door personeel dat behoorlijk gekwalificeerd is, en desgevallend in bezit van de vereiste certificaten;

3. dat het personeel, in functie van eenieders verantwoordelijkheid, opgeleid is voor alle aspecten betreffende het laden en lossen van bulkschepen. De opleiding is opgevat om het personeel vertrouwd te maken met de gevaren die over het algemeen gepaard gaan met laden en lossen van vaste bulkgoederen en met de ongunstige gevolgen die het niet correct laden en lossen kan hebben voor de veiligheid van schepen;

4. het personeel dat voor het laden en lossen instaat over adequate individuele beschermingsmiddelen beschikt en deze ook gebruikt en over de gepaste rusttijden beschikt teneinde ongevallen wegens vermoeidheid te vermijden.

§ 2. De terminalexploitant zorgt er voor dat één of meerdere afgevaardigden aangeduid zijn en dat de Haven van Brussel hieromtrent ingelicht is met precisering, wanneer er meerdere zijn, wie verantwoordelijk is voor de veiligheid.

De terminalexploitant zorgt er voor dat de kapiteins van de bulkschepen die de terminal waarvoor ze verantwoordelijk zijn aandoen om vaste bulkgoederen te laden of te lossen, over een handboek beschikken met alle inlichtingen inzake de vereisten eigen aan deze terminal alsook met inlichtingen over de haven van Brussel en de terminal, zoals opgesomd in de bijlage 1.1.2 van de BLU-code.

§ 3. De terminalexploitant zorgt er voor dat uiterlijk tegen 5 februari 2005 een kwaliteitstzorgsysteem, ontwikkeld is overeenkomstig de ISO 9001:2000-normen of overeenkomstig een gelijkwaardige norm, die minstens alle aspecten van de ISO 9001:2000-norm behelst en voorwerp is van audits waar de richtsnoeren van de ISO 10011:1991-norm of een gelijkwaardige norm die alle aspecten behelst van de ISO-norm 10011:1991-norm voor de werking en het onderhoud van de terminal en dat dit kwaliteitstzorgsysteem tegen uiterlijk 5 februari 2006 voor echt verklaard is.

Dit kwaliteitstzorgsysteem moet ter info aan de Haven van Brussel bezorgd worden.

Ce système inclut obligatoirement un plan de sûreté, décrivant les mesures à prendre en cas de sinistre en fonction de leur gravité et de leur importance.

Le plan de sûreté inclut obligatoirement l'obligation d'information immédiate du Port de Bruxelles de tout sinistre.

Le système de qualité doit faire l'objet d'audits réguliers, selon les orientations de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente.

§ 4. L'exploitant d'un terminal veille au respect par les vraciers y faisant escale des dispositions de l'appendice A à l'annexe XIXbis de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, introduit par l'article 3 de l'arrêté royal le modifiant du 19 mars 2004, préalablement 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 et 31 janvier 2003.

§ 5. L'exploitant du terminal veille à ce que pendant les opérations de chargement et de déchargement :

— l'eau de ballast soit déversée à un rythme conforme au plan de chargement approuvé et n'entraîne pas d'inondation du quai ni des embarcations voisines; lorsqu'il n'est pas possible que le navire déverse toute son eau de ballast avant la phase de nivellement dans le processus de chargement, le représentant du terminal s'accorde avec le capitaine sur les heures auxquelles le chargement doit éventuellement être arrêté, et sur la durée de ces arrêts;

— un accord existe avec le capitaine quant aux actions à entreprendre en cas de pluie ou d'autres changements des conditions météorologiques, lorsque la nature de la cargaison créerait un risque en pareil cas;

— aucun travail à chaud, sauf autorisation conforme aux exigences de l'autorité compétente, ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire alors que celui-ci est à quai.

**Art. 5. § 1<sup>er</sup>.** Le représentant du terminal veille à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable d'un navire, visée à l'appendice B à l'annexe XIXbis de 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, 4 septembre 2002, 31 janvier 2003, 9 novembre 2003 et 19 mars 2004, le représentant du terminal fournit au capitaine les renseignements suivants :

— désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et l'opération de chargement et de déchargement; les renseignements concernant les délais prévus pour l'accostage et l'appareillage ainsi que la profondeur d'eau minimale au poste à quai doivent être progressivement mis à jour et transmis au capitaine dès réception des avis d'heure d'arrivée prévue. Les informations sur la profondeur d'eau minimale dans les chenaux d'accès et de sortie seront fournies par le terminal ou l'autorité compétente, selon le cas;

— caractéristiques du matériel de chargement ou de déchargement, y compris la cadence nominale de chargement ou de déchargement du terminal et le nombre de goulottes de chargement ou de déchargement à utiliser, ainsi que le délai prévu pour chaque déversement ou (dans le cas du déchargement) le délai prévu pour chaque étape du déchargement;

— particularités du poste à quai ou de la jetée que le capitaine peut devoir connaître, y compris l'emplacement des obstacles fixes ou mobiles, des défenses, des bollards et des dispositifs d'amarrage;

— profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès ou de sortie;

— densité de l'eau au poste à quai;

— distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écoute ou entre la flottaison et la partie supérieure des hiloires, suivant celle de ces valeurs qui est applicable à l'opération de chargement ou de déchargement, et tirant d'air maximal;

— dispositions concernant les passerelles et l'accès;

— côté du navire qui devra se trouver le long du poste à quai;

— vitesse maximale autorisée à l'approche de la jetée, ainsi que disponibilité et type des remorqueurs, et leur force de traction.

Dit systeem omvat noodzakelijkerwijze een veiligheidsplan waarin de te nemen maatregelen beschreven staan bij ongeval en in functie van de ernst en de draagwijdte.

Het veiligheidsplan omvat ook noodzakelijkerwijze de verplichting om bij ongeval onmiddellijk de Haven van Brussel in te lichten.

Het kwaliteitszorgsysteem moet voorwerp zijn van regelmatige audits volgens de richtsnoeren van de ISO 10011:1991-norm of een gelijkwaardige norm.

§ 4. De terminalexploitant zorgt er voor dat de bulkschepen die er komen de beschikkingen in acht nemen van appendix A van bijlage XIXbis van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende het reglement van de maritieme inspectie, ingeleid door artikel 3 van het koninklijk besluit ter wijziging ervan van 19 maart 2004, eerder gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juli 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 7 januari 1998, 13 juli 1998, 13 september 1998, 23 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002 en 31 januari 2003.

§ 5. De terminalexploitant zorgt ervoor dat tijdens de laad- en losoperaties :

— het ballastwater wordt geloosd in een tempo dat in overeenstemming is met het overeengekomen laadplan en dat niet tot overstroming van de kade of van naastliggende vaartuigen leidt. Wanneer het om praktische redenen niet mogelijk is het ballastwater van het schip vóór het trimmen tijdens het laden volledig te lozen, spreekt de kapitein met de terminalvertegenwoordiger de tijdstippen af waarop het laden kan worden onderbroken, alsook de duur van die onderbrekingen;

— met de kapitein overeenstemming bestaat over de maatregelen die moeten worden genomen in geval van regen of een andere weersverandering, wanneer aan een dergelijke weersverandering wegens de aard van de lading risico's verbonden zijn;

— zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, er aan boord of in de nabijheid van het schip geen met hoge temperaturen gepaard gaande werkzaamheden worden uitgevoerd, tenzij met een toelating overeenkomstig de voorschriften van de bevoegde autoriteit.

**Art. 5. § 1.** De terminalvertegenwoordiger zorgt er voor dat de oorspronkelijke ontvangst betekend wordt van het vermoedelijke aankomstuur van het schip zoals bedoeld onder aanhangsel B van bijlage XIXbis van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende reglement van de maritieme inspectie, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juni 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 13 juli 1998, 13 september 1998, 3 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002, 4 september 2002, 31 januari 2003 en 9 november 2003 en 19 maart 2004, en hij bezorgt aan de kapitein de volgende inlichtingen :

— naam van de ligplaats waar het laden of lossen zal geschieden en het vermoedelijke tijdstip van afmeren en van de voltooiing van de laad- of losverrichtingen; de inlichtingen aangaande de voorziene tijdstippen voor het aanmeren en alsook de minimumdiepte van de ligplaats moeten steeds geactualiseerd worden en overgemaakt aan de kapitein zodra het bericht van het vermoedelijke aankomstuur ontvangen is. Inlichtingen over de minimum diepte van de vaargeulen worden naargelang het geval door de terminal of door de bevoegde overheid verstrekt;

— kenmerken van de laad- en losapparatuur, met inbegrip van het nominale laad- of lostempo van de terminal en het aantal laad- of lospunten dat moet worden gebruikt, alsook de tijd die naar schatting nodig is voor elke storting of losstap;

— kenmerken van de ligplaats of van de kade waarvan de kapitein kennis moet hebben, met inbegrip van de plaats van vaste en mobiele obstakels, fenders, meerpalen en afmeervoorzieningen;

— minimumwaterdiepte op de ligplaats en in de vaargeul naar en van de ligplaats;

— waterdichtheid op de ligplaats;

— maximumafstand tussen de waterlijn en de bovenkant van de luiken of luikhooftden, afhankelijk van hetgeen voor het laden of lossen relevant is, en de maximumhoogte boven de waterlijn;

— regels betreffende loopplanken en toegang;

— kant van het schip die langs de kade moet liggen;

— maximumsnelheid waarmee de kade mag worden genaderd en beschikbaarheid van sleepboten, met vermelding van het type en de trekkracht daarvan;

— ordre dans lequel les différents lots de cargaison doivent être chargés, et toutes autres restrictions applicables, s'il n'est pas possible de charger la cargaison dans n'importe quel ordre ou dans n'importe quelle cale en raison d'exigences particulières au navire;

— toutes propriétés de la cargaison à charger qui peuvent présenter un risque si la cargaison entre en contact avec d'autres cargaisons ou des résidus à bord;

— renseignements préalables sur les opérations de chargement ou de déchargement qui sont prévues ou sur les changements à apporter aux plans existants de chargement ou de déchargement;

— indications visant à préciser si le matériel de chargement ou de déchargement du terminal est fixe ou si sa mobilité est limitée;

— aussières d'amarrage requises;

— notification de dispositions particulières concernant l'amarrage;

— toutes restrictions quant au ballastage ou au déballastage;

— tirant d'eau maximal à l'appareillage autorisé par l'autorité portuaire;

— tout autre renseignement concernant le terminal, demandé par le capitaine.

§ 2. Le représentant du terminal s'assure que le capitaine a été avisé dès que possible des informations contenues dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison.

§ 3. Le représentant du terminal notifie sans délai au capitaine et à l'autorité chargée par l'Etat du contrôle du port, les anomalies manifestes qu'il a constatées à bord d'un vraquier qui pourraient menacer la sécurité du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac.

§ 4. Le représentant du terminal s'acquitte, avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, des obligations suivantes :

— indiquer au capitaine les noms des membres du personnel du terminal ou de l'agent du chargeur qui seront responsables des opérations de chargement ou de déchargement et avec lesquels le capitaine sera en contact, ainsi que les procédures à suivre pour se mettre en rapport avec ces personnes;

— prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour éviter une avarie au navire du fait du matériel de chargement ou de déchargement, et informer le capitaine si une telle avarie survient;

— veiller à ce que le navire reste d'aplomb, ou bien, si une gêne est nécessaire pour des raisons opérationnelles, à ce qu'elle demeure aussi réduite que possible;

— veiller, pour une même cale, à ce que le déchargement à tribord corresponde étroitement au déchargement à bâbord, afin d'éviter une torsion de la structure du navire;

— dans le cas de cargaisons à haute densité, ou lorsque les charges individuelles lâchées par une benne sont importantes, prévenir le capitaine que la structure du navire peut subir des chocs localisés considérables jusqu'à ce que le plafond de ballast soit entièrement couvert par la cargaison, en particulier si la cargaison peut être larguée de haut en chute libre, et que des précautions spéciales doivent être prises au début de l'opération de chargement dans chaque cale à cargaison;

— veiller à s'accorder avec le capitaine à toutes les étapes du processus en ce qui concerne tous les aspects des opérations de chargement ou de déchargement, et à ce que le capitaine soit informé de toute modification de la cadence convenue de chargement, ainsi que du poids chargé après chaque déversement;

— consigner le poids et la disposition de la cargaison chargée ou déchargée, et veiller à ce que les poids dans les cales ne s'écartent pas du plan de chargement ou de déchargement approuvé;

— veiller à ce que la cargaison soit nivelée, au chargement comme au déchargement, conformément aux exigences du capitaine;

— volgorde bij het laden van verschillende ladingdelen en eventuele andere beperkingen wanneer het niet mogelijk is de lading te laden in om het even welke volgorde of om het even welk ruim tengevolge van de bijzondere vereisten van het schip;

— eigenschappen van de te storten lading die risico's kunnen opleveren wanneer deze met andere lading of met residuen aan boord van het schip in contact komt;

— informatie vooraf over de geplande laad- of loshandelingen of over wijzigingen op bestaande laad- of losplannen;

— inlichtingen die aangeven of de laad- of losapparatuur van de terminal vast staat opgesteld, dan wel of de mobiliteit daarvan op enigerlei wijze beperkt is;

— vereiste meertrossen;

— kennisgeving van ongebruikelijke afmeervoorzieningen;

— eventuele beperkingen inzake ballasten of ontballasten;

— door de havenautoriteit toegestane maximumdiepgang bij vertrek;

— elke andere, door de kapitein gevraagde inlichting over de terminal.

§ 2. De terminalvertegenwoordiger verzekert er zich van dat de kapitein zo snel mogelijk op de hoogte werd gebracht van de informatie bevat in het verklaringsformulier betreffende de lading.

§ 3. De terminalvertegenwoordiger betekent onverwijld aan de kapitein en de autoriteit bevoegd om voor de Staat de haven te controleren, de duidelijke abnormaliteiten die bij aan boord van het bulkschip vastgesteld heeft en die de veiligheid zouden bedreigen bij het laden of lossen van vaste bulkclading.

§ 4. De terminalvertegenwoordiger zorgt er voor dat de hieronder opgesomde verplichtingen voor en tijdens het laden of het lossen, vervuld zijn :

— de kapitein in kennis te stellen van de namen van de voor het laden of lossen verantwoordelijke personeelsleden van de terminal, of van de naam van de agent van de bevrachter, en hem mee te delen hoe hij met deze perso(o)n(en) contact kan opnemen;

— alle voorzorgsmaatregelen te treffen om te voorkomen dat het schip door de laad- of losapparatuur wordt beschadigd, en de kapitein in te lichten als er schade optreedt;

— ervoor te zorgen dat het schip gelijklastig blijft of, indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, de slagzij zo klein mogelijk wordt gehouden;

— ervoor te zorgen dat binnen eenzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsstructuur te voorkomen;

— bij lading met hoge dichtheid of wanneer met grote stortingen wordt gewerkt, de kapitein erop te wijzen dat, zolang de bovenkant van de ballasttanks niet volledig met lading is bedekt, de scheepsstructuur hevige plaatselijke schokken kan ondergaan, met name wanneer wordt toegestaan dat de lading van grote hoogte in het ruim valt, en dat bij de aanvang van het laden van elk ruim bijzondere voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen;

— ervoor te zorgen dat in alle stadia van het laden of lossen tussen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over alle aspecten van de werkzaamheden overeenstemming bestaat en dat de kapitein op de hoogte wordt gesteld van elke wijziging in het overeengekomen laadtempo en van het geladen gewicht na elke storting;

— aantekening te houden van het gewicht en de verdeling van de geladen of geloste lading en ervoor te zorgen dat het in de ruimen aanwezige gewicht niet van het overeengekomen laad- of losplan afwijkt;

— ervoor te zorgen dat de lading bij het laden en lossen volgens de wensen van de kapitein wordt getrimd;

— veiller à ce que les quantités de cargaison requises pour obtenir le tirant d'eau et l'assiette de départ soient calculées de telle sorte que toute la cargaison qui se trouve sur les dispositifs transporteurs du terminal puisse être évacuée et que ces dispositifs puissent tourner jusqu'à ce qu'ils soient vides lorsque le chargement est terminé; à cette fin, le représentant du terminal doit aviser le capitaine du tonnage nominal que contiennent ses dispositifs transporteurs et préciser s'il est nécessaire de nettoyer ces dispositifs à la fin du chargement;

— dans le cas du déchargement, avertir soigneusement le capitaine lorsqu'il est prévu d'augmenter ou de réduire le nombre de goulottes de déchargement utilisées, et aviser le capitaine lorsque le déchargement est jugé achevé pour chaque cale;

— veiller à ce qu'aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire alors que celui-ci est à quai, sauf autorisation du capitaine et conformément à toute exigence de l'autorité compétente

### CHAPITRE III. — Procédures entre les vraquiers et les terminaux

**Art. 6.** Les procédures ci-après sont appliquées aux fins du chargement dans les vraquiers ou du déchargement hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac :

A. Avant le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac, le capitaine convient avec le représentant du terminal d'un plan de chargement ou de déchargement conforme aux dispositions de la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974. Le plan de chargement ou de déchargement est élaboré conformément au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU. Le numéro OMI du vraquier concerné y est indiqué et le capitaine et le représentant du terminal confirment leur accord sur le plan en le signant.

Toute modification du plan susceptible, aux yeux de l'une ou l'autre partie, de nuire à la sécurité du navire ou de l'équipage est mise au point, acceptée et approuvée par les deux parties sous forme d'un plan révisé.

Le plan de chargement ou de déchargement approuvé, ainsi que toute révision ultérieure approuvée, sont conservés à bord du navire et au terminal pendant une période de six mois, pour permettre aux autorités compétentes de procéder à toute vérification nécessaire.

B. Avant le commencement du chargement ou du déchargement, la liste de contrôle de sécurité navire/terre est complétée et signée conjointement par le capitaine et le représentant du terminal, conformément aux directives figurant à l'appendice 4 du recueil BLU.

C. Une communication effective entre le navire et le terminal est établie et maintenue tout au long de l'opération, permettant de répondre aux demandes de renseignements concernant le processus de chargement ou de déchargement et de réagir rapidement au cas où le capitaine ou le représentant du terminal ordonne de surseoir aux opérations de chargement ou de déchargement.

D. Le capitaine et le représentant du terminal conduisent les opérations de chargement ou de déchargement conformément au plan convenu. Le représentant du terminal est responsable du chargement ou du déchargement de la cargaison solide en vrac pour ce qui concerne l'ordre des cales, les quantités et la cadence de chargement ou de déchargement indiqués dans le plan. Il ne s'écarter pas du plan de chargement ou de déchargement approuvée, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine.

E. A l'issue du chargement ou du déchargement, le capitaine et le représentant du terminal conviennent par écrit que le chargement ou le déchargement a été exécuté, conformément au plan, y compris toute modification convenue. Dans le cas du déchargement, cet accord écrit est accompagné d'un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées, conformément aux exigences du capitaine et indique toute avarie subie par le navire ainsi que toutes réparations effectuées.

— ervoor te zorgen dat bij de berekening van de hoeveelheden lading die voor het bereiken van de bij vertrek vereiste diepgang en trim nodig zijn, er rekening mee wordt gehouden dat de transportsystemen van de terminal zolang moeten kunnen blijven lopen dat zij aan het eind van het laadproces volledig leeg zijn. Daartoe dient de terminalvertegenwoordiger de kapitein in kennis te stellen van de nominale tonnage van de transporteur van de terminal alsook van alle voorschriften betreffende het schoonmaken van het transportsysteem bij voltooiing van het laden;

— in geval van lossen, de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium te waarschuwen wanneer het voornemen bestaat het aantal lospunten te verhogen of te verlagen, en de kapitein in te lichten wanneer het lossen van een ruim als voltooid wordt beschouwd;

— erop toe te zien dat, zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, er aan boord of in de nabijheid van het schip geen met hoge temperatuur gepaard gaande werkzaamheden worden uitgevoerd, tenzij met toestemming van de kapitein en overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit.

### HOOFDSTUK III. — Procedures tussen de bulkschepen en de terminals

**Art. 6.** De hieronder opgesomde procedures worden toegepast bij het laden of lossen van vaste bulkkladingen.

A. Alvorens vaste bulkklading wordt geladen of gelost, bereiken de kapitein en de terminalvertegenwoordiger overeenstemming over het laad- en losplan overeenkomstig de bepalingen van voorschrift VI/7.3 van het Solas-verdrag van 1974. Het laad- en losplan wordt opgesteld in het formaat dat is voorgeschreven in aanhangsel 2 van de BLU-code en bevat het IMO-nummer van het bulkschip; de kapitein en de terminalvertegenwoordiger bevestigen hun instemming met het plan door het te ondertekenen.

Elke verandering in het plan die volgens een van beide partijen de veiligheid van het schip of van de bemanning kan aantasten, wordt in de vorm van een gewijzigd plan door beide partijen uitgewerkt, goedgekeurd en overeengekomen.

Het overeengekomen laad- of losplan en eventuele naderhand overeengekomen wijzigingen worden door het schip en door de terminal gedurende zes maanden bewaard zodat de bevoegde autoriteiten alle nodige verificaties kunnen uitvoeren.

B. Voor het begin van de laad- of losverrichtingen wordt de veiligheidscontrolelijst schip/wal door zowel de kapitein als de terminalvertegenwoordiger ingevuld en ondertekend overeenkomstig de richtsnoeren in aanhangsel 4 van de BLU-code.

C. Tussen het schip en de terminal wordt een doeltreffende communicatie tot stand gebracht en ononderbroken in stand gehouden, om op verzoeken om informatie over het verloop van het laden of lossen te kunnen reageren en om te verzekeren dat prompt gevolg wordt gegeven aan een bevel van de kapitein of van de terminalvertegenwoordiger om de laad- of losverrichtingen stop te zetten.

D. De kapitein en de terminalvertegenwoordiger voeren de laad- of losverrichtingen volgens het overeengekomen plan uit. De terminalvertegenwoordiger is verantwoordelijk voor het laden of lossen van de vaste bulkklading wat betreft de in plan aangegeven volgorde van ruimen, voor de te laden of te lossen hoeveelheden en voor de snelheid waarmee wordt geladen of gelost. Zonder voorafgaand overleg met en schriftelijke instemming van de kapitein wijkt hij niet van het overeengekomen laad- of losplan af.

E. Na het laden of lossen bevestigen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger schriftelijk dat het laden of lossen volgens het laad- of losplan, met inbegrip van eventuele overeengekomen afwijkingen, is verlopen. Wanneer een schip is gelost, bevat deze bevestiging tevens de vermelding dat de laadruimen zijn geleegd en gereinigd overeenkomstig de voorschriften van de kapitein alsmede de vermelding van eventuele door het schip opgelopen schade en van de herstellingen zo die zijn geschied.

CHAPITRE IV. — *Réparation**des avaries survenues au cours du chargement ou du déchargement*

**Art. 7. A.** Si une avarie de la structure ou des équipements du navire survient en cours de chargement ou du déchargement, elle est signalée par le représentant du terminal au capitaine et si nécessaire, réparée.

**B.** Si l'avarie est susceptible de nuire à la structure ou à l'étanchéité de la coque, ou aux systèmes techniques essentiels du navire, l'administration de l'Etat du pavillon, ou un organisme agréé par elle et agissant en son nom, ainsi que l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port, en ce qui concerne les navires étrangers, sont informées de la situation par le représentant du terminal et/ou le capitaine. La décision sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur la possibilité de son report est prise, en ce qui concerne les navires étrangers, par l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port, en tenant compte de l'avis, s'il a été exprimé, de l'administration de l'Etat du pavillon ou de l'organisme agréé par elle et agissant en son nom, et de l'avis du capitaine. Lorsqu'une réparation immédiate d'un vraquier étranger est jugée nécessaire, il y est procédé à la satisfaction du capitaine et de l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port, avant que le navire ne quitte le port. Lorsqu'une réparation immédiate d'un vraquier battant pavillon belge est jugée nécessaire dans le port de Bruxelles, il y est procédé à la satisfaction du capitaine et de l'autorité compétente avant que le navire ne quitte le port de Bruxelles.

**C.** Aux fins de la décision visée sous **B**, l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port peut, en ce qui concerne un vraquier étranger, faire appel à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur son report.

**D.** Le présent article s'applique sans préjudice de l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

CHAPITRE V. — *Dispositions diverses*

**Art. 8.** Les agents du Port de Bruxelles, désignés pour ce faire par son conseil d'administration, peuvent à tout moment exiger de l'exploitant ou du représentant d'un terminal, la preuve du respect par celui-ci des exigences visées aux articles 4, 5 et 6 du présent arrêté.

Ces fonctionnaires, dans le cadre de cette mission de surveillance, peuvent exiger d'assister inopinément à des opérations de chargement ou de déchargement.

**Art. 9.** Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fournit tous les trois ans à la Commission, un rapport sur les résultats de la surveillance exécutée en application de l'article 8 du présent arrêté.

Le rapport contient également une évaluation de l'efficacité des procédures harmonisées pour la coopération et la communication entre les vraciers et les terminaux prévues à l'article 6 et pour la première fois, le 30 avril 2008 au plus tard.

**Art. 10.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement,

Ch. PICQUE

Le Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale,  
chargée de la Fonction publique,  
l'Egalité des Chances et le Port de Bruxelles,

Mme B. GROUWELS

## HOOFDSTUK IV.

*Reparatie van tijdens laden en lossen ontstane schade*

**Art. 7. A.** Wanneer de structuur of de uitrusting van het schip tijdens laden of lossen wordt beschadigd, wordt deze schade door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein gemeld en zo nodig gerepareerd.

**B.** Wanneer de schade voor de stevigheid van de constructie, voor de waterdichtheid van de romp of voor de essentiële technische installaties van het schip nadelige gevolgen kan hebben, worden de overheidsdienst van de vlaggenstaat, of een door hem erkende organisatie die namens hem optreedt en de havenstaatcontrole instantie voor wat buitenlandse schepen betreft, door de terminalvertegenwoordiger en/of de kapitein op de hoogte gebracht. De beslissing of de schade voor wat buitenlandse schepen betreft, onverwijld moet worden gerepareerd dan wel of dit kan worden uitgesteld, berust bij de havenstaatcontrole instantie die rekening houdt met het eventuele advies van de overheidsdienst van de vlaggenstaat of met dat van de door hem erkende organisatie die namens hem optreedt, alsmede met het advies van de kapitein. Ingeval onverwijld reparatie van een buitenlands bulkschip in de haven van Brussel noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar de tevredenheid van de kapitein en de havenstaatcontrole instantie te worden verricht voordat het schip de haven van Brussel verlaat. Ingeval onverwijld reparatie van een bulkschip onder Belgische vlag in de haven van Brussel noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar de tevredenheid van de kapitein en de bevoegde autoriteit te worden verricht voordat het schip de haven van Brussel verlaat.

**C.** Om het onder deel **B** bedoelde besluit te kunnen opnemen, kan een havenstaatcontrole instantie, voor wat betreft een buitenlands bulkschip, een beroep doen op een erkende organisatie om de schade te inspecteren en advies uit te brengen over de vraag of de schade onverwijld moet worden gerepareerd dan wel of dit kan worden uitgesteld.

**D.** Onderhavig artikel wordt toegepast zonder afbreuk te doen aan het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

HOOFDSTUK V. — *Allerlei beschikkingen*

**Art. 8.** De ambtenaren van de Haven van Brussel, hiertoe door haar raad van bestuur aangeduid, mogen op elk moment van de terminal-exploitant of -vertegenwoordiger het bewijs eisen dat aan de vereisten bedoeld onder de artikelen 4, 5 en 6 van onderhavig besluit, voldaan wordt.

In het kader van deze inspectieopdracht mogen deze ambtenaren eisen onaangekondigd tijdens de laad- en losverrichtingen aanwezig te zijn.

**Art. 9.** De Brusselse Hoofdstedelijke Regering bezorgt om de drie jaar aan de Commissie een verslag met de resultaten van de uitgevoerde inspecties, in toepassing van artikel 8 van onderhavig besluit.

Dit verslag bevat tevens de evaluatie van de doeltreffendheid van de geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen bulkschepen en terminals zoals in artikel 6 voorzien, en dit, voor de eerste maal, uiterlijk op 30 april 2008.

**Art. 10.** Onderhavig besluit wordt van kracht de dag van verschijning in het *Belgisch Staatsblad*.

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met, Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking,

Ch. PICQUE

De Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
belast met Ambtenarenzaken,  
Gelijke-kansenbeleid en de Haven van Brussel,

Mevr. B. GROUWELS