

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

N. 2005 — 1427

[2005/201503]

26 MEI 2005. — Besluit van de Waalse Regering houdende oprichting van het geleide domaniale natuurreservaat « Crons de la Haie de Han de Saint-Léger », te Saint-Léger

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud, gewijzigd bij de decreten van 11 april 1984, 16 juli 1985, 7 oktober 1985, 7 september 1989, 21 april 1994, 6 april 1995, 22 januari 1998 en 6 december 2001, inzonderheid op de artikelen 6, 11, 12, 33 en 51;

Gelet op het ministerieel besluit van 23 oktober 1975 houdende reglementering van de bewaking, de politie en het verkeer in de staatsnatuurreservaten, buiten de wegen die voor het openbaar verkeer openstaan, inzonderheid op artikel 2;

Gelet op de huurovereenkomst gesloten op 8 november 2004 tussen het Waalse Gewest en de gemeente Saint-Léger met het oog op de oprichting van het domaniale natuurreservaat « Crons de la Haie de Han », te Saint-Léger;

Gelet op het advies van de « Conseil supérieur wallon de la Conservation de la Nature » (Waalse Hoge Raad voor het Natuurbehoud), gegeven op 15 februari 2005;

Gelet op het advies van de bestendige deputatie van de provincie Luxemburg, gegeven op 28 april 2005;

Overwegende dat gepaste instandhoudings- en beheersmaatregelen van de site « Crons de la Haie de Han de Saint-Léger » getroffen moeten worden met het oog op de bevordering van de biodiversiteit;

Op de voordracht van de Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme,

Besluit :

Artikel 1. De aan het Waalse Gewest toebehorende 1 ha 95 a 76 ca terrein van twee sites gelegen op het grondgebied van de gemeente Saint-Léger, in het grijs voorgesteld op de bijgaande kaart en gekadastréerd als volgt, worden opgericht als geleid domaniaal natuurreservaat « Crons de la Haie de Han de Saint-Léger » :

gemeente Saint-Léger, afdeling 1, sectie A, veldnaam « Haie de Han de Saint-Léger », perceel 2957 (pie).

Art. 2. De ambtenaar van het Ministerie van het Waalse Gewest die belast is met het beheer van het domaniale natuurreservaat, is de ingenieur-houtvester van de Afdeling Natuur en Bossen van het betrokken ambtsgebied.

Art. 3. In afwijking van artikel 11, tweede lid, van de wet op het natuurbehoud van 12 juli 1973, worden alle handelingen en werken die de biodiversiteit van de fauna en flora bevorderen, als beheersmaatregel toegestaan.

Art. 4. In afwijking van artikel 11, eerste lid, van de wet op het natuurbehoud van 12 juli 1973 en overeenkomstig artikel 8 van bovenvermelde overeenkomst, blijft de jachtpacht lopen tot het verstrijken daarvan, met name 31 mei 2007, op voorwaarde dat het geen milieuschade met zich meebrengt, meer bepaald in de « crons » (kalktufafzettingen) van het reservaat. Na het verstrijken van de lopende pacht mag de houder zijn jachtrecht blijven uitoefenen op het kadastraal perceel 2957 behalve op de twee sites waar het domaniale natuurreservaat « Crons de la Haie de Han de Saint-Léger » zich bevindt. Voor elke nieuwe pacht verbindt de eigenaar zich ertoe die clause op te nemen in het jachtbestek.

Art. 5. Overeenkomstig artikel 2 van het ministerieel besluit van 23 oktober 1975 worden de centrale gedeelten van de twee sites overeenstemmend met de eigenlijke « crons » ingedeeld in zone D en de randgedeelten in zone C.

Art. 6. De Minister bevoegd voor het Natuurbehoud is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 26 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme,
B. LUTGEN

Het plan ligt ter inzage bij de « Division de la Nature et des Forêts », avenue Prince Liège 15, te 5100 Jambes.

MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

F. 2005 — 1428

[2005/201506]

19 MAI 2005. — Arrêté du Gouvernement wallon établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 17, alinéa 1^{er}, de la Directive 2001/96/CE du Parlement et du Conseil du 4 décembre 2001, les Etats membres devaient adopter et publier, avant le 5 août 2003, les dispositions nécessaires pour se conformer à la directive et qu'une mise en demeure a été envoyée par la Commission européenne en date du 3 octobre 2003 pour non transposition dans les délais impartis de la directive et que la Belgique est tenue en conséquence de transposer immédiatement la directive en droit national pour éviter une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

Vu l'avis 38.053/4 du Conseil d'Etat, donné le 24 janvier 2005, conformément à l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur proposition du Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la Directive 2001/96/CE du Parlement et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Art. 2. Champ d'application.

Le présent arrêté s'applique à tous les terminaux en Région wallonne où font escale des vraquiers, quel que soit leur pavillon, pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac.

Sans préjudice des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974, le présent arrêté ne s'applique pas aux installations qui ne sont utilisées que de manière exceptionnelle pour le chargement, dans des vraquiers, et le déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac et ne s'applique pas dès lors que les opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées uniquement au moyen des équipements à bord du vraquier concerné.

Art. 3. Définitions.

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

a) "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 États 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 (contrôle par l'Etat du port);

b) "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;

c) "recueil BLU", le recueil de 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;

d) "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;

e) "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;

f) "grains", les grains tels que définis à la règle VI/8.2 de la convention SOLAS de 1974;

g) "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;

h) "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;

i) "représentant du terminal", toute personne nommée par l'exploitant de 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;

j) "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;

k) "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;

l) "administration de l'Etat du pavillon", les autorités compétentes de l'Etat dont le vraquier a droit de battre le pavillon;

m) "autorité chargée du contrôle par l'Etat du port", le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transports maritimes du Service public fédéral de la Mobilité et des Transports;

n) "autorité compétente", le Ministre qui a l'Équipement et les Travaux publics dans ses attributions;

o) "renseignements sur la cargaison", les renseignements sur la cargaison requis aux termes de la règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974;

p) "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;

q) "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;

r) "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.

Art. 4. Exigences concernant l'aptitude opérationnelle des vraquiers.

Les exploitants de terminaux s'assurent de l'aptitude opérationnelle des vraquiers au chargement ou au déchargement de cargaisons solides en vrac en contrôlant la conformité aux dispositions de l'annexe I du présent arrêté.

Art. 5. Exigences concernant l'aptitude des terminaux

Les exploitants de terminaux veillent à ce que, en ce qui concerne les terminaux dont ils sont responsables en vertu du présent arrêté :

a) les terminaux respectent les dispositions de l'annexe II du présent arrêté;

b) un ou plusieurs représentants du terminal soit/soient nommé(s);

c) des manuels de renseignements soient préparés indiquant les exigences propres au terminal et celles des autorités compétentes ainsi que les renseignements concernant le port et le terminal énumérés à l'appendice 1, point 1.2, du recueil BLU, et que ces manuels soient mis à la disposition des capitaines de vraquiers faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, et

d) un système de contrôle de la qualité soit élaboré, mis en œuvre et maintenu. Un tel système de contrôle de la qualité est certifié 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. La Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information est respectée en ce qui concerne lesdites normes équivalentes.

Il est accordé une période transitoire jusqu'au 5 février 2005 pour la mise en place du système de contrôle de la qualité et une année supplémentaire pour l'obtention de la certification du système.

Art. 6. Autorisation temporaire.

Par dérogation aux exigences de l'article 5, d), l'autorité compétente peut délivrer, pour les terminaux qui ont été aménagés récemment, une autorisation temporaire d'exploitation d'une validité maximale de douze mois. Le terminal doit toutefois faire la preuve de son intention de mettre en œuvre un système de contrôle de la qualité conforme à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente, comme prévu à l'article 5, d).

Art. 7. Responsabilités du capitaine :

a) le capitaine est responsable à tout moment du chargement et du déchargement sûrs du vraquier dont il a la charge;

b) le capitaine indique au terminal, suffisamment à l'avance par rapport à l'heure d'arrivée probable de son navire au terminal, les renseignements visés à l'annexe III;

c) avant tout chargement de cargaison solide en vrac, le capitaine s'assure d'avoir reçu les renseignements sur la cargaison requis par la règle VI/2.2 de la convention SOLAS de 1974 et, si nécessaire, une déclaration relative à la densité de ladite cargaison. Ces renseignements sont inscrits dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison figurant à l'appendice 5 du recueil BLU;

d) avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le capitaine s'acquitte des obligations énoncées à l'annexe IV.

Art. 8. Responsabilité du représentant du terminal :

a) à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable du navire, le représentant du terminal fournit au capitaine les renseignements visés à l'annexe II;

b) 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;

c) le représentant du terminal notifie sans délai au capitaine et à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat 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;

d) avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal s'acquitte des obligations énoncées à l'annexe V.

Art. 9. Procédure entre les vraquiers et les terminaux.

Les procédures ci-après sont appliquées aux fins du chargement, dans des vraquiers, ou du déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac.

§ 1^{er}. 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.

§ 2. 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.

§ 3. 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.

§ 4. 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'écarte pas du plan de chargement ou de déchargement approuvé, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine.

§ 5. 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.

Art. 10. Réparation des avaries survenues au cours du chargement ou du déchargement.

§ 1^{er}. Si une avarie de la structure ou des équipements du navire survient au cours du chargement ou du déchargement, elle est signalée par le représentant du terminal au capitaine et, si nécessaire, réparée.

§ 2. 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 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 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 est jugée nécessaire, il y est procédé à la satisfaction du capitaine et de l'autorité compétente avant que le navire ne quitte le port.

§ 3. Aux fins de la décision visée au § 2, l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port peut 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.

§ 4. Le présent article 10 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.

Art. 11. Surveillance et établissement de rapports.

§ 1^{er}. Les fonctionnaires visés à l'article 2 du décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public régional des voies hydrauliques et en réglementant les conditions d'exercice, s'assurent régulièrement que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, a), de l'article 7 et de l'article 9. Cette procédure de surveillance comprend l'exécution de visites inopinées au cours des opérations de chargement ou de déchargement.

De plus, les fonctionnaires visés à l'alinéa 1 s'assurent que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, d), à l'expiration de la période prévue audit article 5, d) et, pour les terminaux récemment installés, à l'expiration de la période prévue à l'article 6.

En cas de besoin, pour s'assurer du respect des prescriptions, les agents visés aux alinéas 1^{er} et 2 peuvent faire appel à des sociétés spécialisées.

§ 2. Les services chargés du contrôle du respect du présent arrêté fournissent tous les trois ans à l'autorité compétente un rapport sur les résultats de la surveillance. Le rapport contient également une évaluation de l'efficacité des procédures harmonisées pour la coopération et la communication entre les vraquiers et les terminaux prévues dans le présent arrêté. Le rapport est transmis au plus tard le 15 février de l'année qui suit la période de trois années calendaires sur laquelle il porte.

L'autorité compétente fournit une synthèse des différents rapports reçus aux autorités fédérales compétentes. Ce rapport global est transmis au plus tard le 30 mars de l'année qui suit la période de trois années calendaires sur laquelle il porte.

Art. 12. Sanctions.

Les fonctionnaires visés à l'article 2 du décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public régional des voies hydrauliques et en réglementant les conditions d'exercice, sont chargés de rechercher et de constater les infractions au présent arrêté.

Les infractions au présent arrêté sont punies des peines prévues par la loi du 18 février 1969 relatives aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Art. 13. Exécution et autorité compétente.

Le Ministre de l'Equipement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 19 mai 2005.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Equipement et du Patrimoine,

M. DAERDEN

ANNEXE I^{re}

Exigences liées à l'aptitude opérationnelle des vraquiers au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac

(visées à l'article 4)

Les vraquiers faisant escale aux terminaux situés en Région wallonne pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac sont contrôlés afin de s'assurer de leur conformité aux exigences ci-après.

a) Ils comportent des cales à cargaison et des écoutes d'une taille suffisante et d'une conception permettant le chargement, l'arrimage, le nivellement et le déchargement de cargaisons solides en vrac dans des conditions satisfaisantes.

b) Ils comportent les numéros d'identification des écoutes des cales à cargaison correspondant à ceux utilisés dans le plan de chargement ou de déchargement.

L'emplacement, la taille et la couleur de ces numéros sont clairement visibles et facilement identifiables par l'opérateur des équipements de chargement ou de déchargement du terminal.

c) Les écoutes des cales à cargaison, les systèmes d'ouverture des écoutes et les dispositifs de sécurité sont en bon état de fonctionnement et utilisés uniquement à l'effet prévu.

d) Les indicateurs lumineux de la gîte, s'il en existe, sont testés avant le chargement ou le déchargement et se révèlent être opérationnels.

e) Si la présence à bord d'un calculateur de chargement agréé est requise, cet instrument est certifié et en état d'effectuer des calculs de contraintes au cours du chargement ou du déchargement.

f) Les machines de propulsion et les machines auxiliaires sont en bon état de fonctionnement.

g) Le matériel installé sur le pont pour les opérations d'amarrage et de mouillage est en état de fonctionnement et bien entretenu.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mai 2005 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Namur, le 19 mai 2005

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,
M. DAERDEN

ANNEXE II

Exigences liées à l'aptitude des terminaux au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac

(visées à l'article 5, a)

Les terminaux n'acceptent pour le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac que des 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.

Le matériel de chargement ou de déchargement des terminaux doit être dûment certifié et entretenu conformément aux règles et aux normes applicables, et il ne doit être utilisé que par du personnel dûment qualifié et possédant, le cas échéant, les certificats requis.

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

Le personnel des terminaux 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.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mai 2005 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Namur, le 19 mai 2005.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,
M. DAERDEN

ANNEXE III

Renseignements à fournir par le terminal au capitaine

(visés à l'article 8, a)

Désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et l'opération de chargement ou 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.

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.

Densité de l'eau au poste à quai.

Distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écouille 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.

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 des 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.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mai 2005 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Namur, le 19 mai 2005.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,

M. DAERDEN

ANNEXE IV

Obligations du capitaine avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement

(visées à l'article 7)

Avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement, le capitaine doit veiller à ce que :

- 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 capitaine s'accorde avec le représentant du terminal sur les heures auxquelles le chargement doit éventuellement être arrêté, et sur la durée de ces arrêts;

- un accord existe avec le représentant du terminal quant aux actions à entreprendre en cas de pluie ou d'autre changement des conditions météorologiques, lorsque la nature de la cargaison créerait un risque en pareil cas;

- aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire alors que celui-ci est à quai, sauf autorisation du représentant du terminal et conformément à toute exigence de l'autorité compétente.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mai 2005 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Namur, le 19 mai 2005.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,

M. DAERDEN

ANNEXE V

Obligations du représentant du terminal avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement

(visées à l'article 8)

Avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement, le représentant du terminal doit :

- 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 gîte 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;

- 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.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mai 2005 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Namur, le 19 mai 2005.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,
M. DAERDEN

ÜBERSETZUNG

WALLONISCHES MINISTERIUM FÜR AUSTRÜSTUNG UND TRANSPORTWESEN

D. 2005 — 1428

[2005/201506]

19. MAI 2005 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Verträge und Akten in Sachen Straßen-, Eisenbahn- oder Wassertransport;

Aufgrund der Dringlichkeit, die dadurch begründet ist, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17, Absatz 1 der Richtlinie 2001/96/EG des Parlamentes und des Rates vom 4. Dezember 2001 vor dem 5. August 2003 die notwendigen Bestimmungen verabschieden und veröffentlichen mussten, um der Richtlinie nachzukommen, und dass ein Aufforderungsschreiben am 3. Oktober 2003 durch die Europäische Kommission wegen der Nichtumsetzung der Richtlinie innerhalb der gesetzten Fristen geschickt worden ist, und dass Belgien daher die Richtlinie sofort in das nationale Recht umsetzen muss, um eine Verurteilung durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zu vermeiden;

Aufgrund des am 24. Februar 2005 in Anwendung des Artikels 84, Absatz 1, 2° der koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 38.053/4;

Auf Vorschlag des Ministers des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,

Beschließt:

Artikel 1. Der vorliegende Erlass setzt die Richtlinie 2001/96/EG des Parlamentes und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen um.

Art. 2. Anwendungsbereich

Der vorliegende Erlass findet Anwendung auf alle Umschlagsanlagen in der Wallonischen Region, die Massengutschiffe gleich welcher Flagge zum sicheren Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen.

Unbeschadet der Bestimmungen der Regel VI/7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 gilt der vorliegende Erlass nicht für Anlagen, die lediglich unter außergewöhnlichen Umständen zum Beladen von Massengutschiffen mit Trockenmassengut und Entladen von Trockenmassengut aus Massengutschiffen benutzt werden, und gilt daher nicht, wenn das Be- und Entladen ausschließlich mittels Einrichtungen des betreffenden Massengutschiffes durchgeführt wird.

Art. 3. Definitionen

Für die Zwecke des vorliegenden Erlasses bezeichnet der Ausdruck:

a) "internationale Übereinkommen" die in Artikel 2, 1° der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) bestimmten Übereinkommen;

b) "SOLAS-Übereinkommen von 1974" das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See einschließlich der dazu geschlossenen Protokolle und daran vorgenommenen Änderungen in ihrer aktualisierten Fassung;

c) "BLU-Code" die am 4. Dezember 2001 geltende Fassung des im Anhang der IMO-Entschließung A.862 (20) vom 27. November 1997 enthaltenen Verhaltenscodes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen;

d) "Massengutschiff" ein Massengutschiff gemäß der Definition in Regel IX/1.6 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und deren Interpretation in der Entschließung Nr. 6 der SOLAS-Konferenz von 1997, nämlich:

* ein Schiff, das als Eindecker mit oberen Seitentanks und Hopper-Seitentanks in Laderäumen gebaut wird und in erster Linie dafür bestimmt ist, Trockenmassengut in loser Schüttung zu befördern, oder

* ein Erzfrachtschiff, d. h. ein Eindeck-Seeschiff, das über die ganze Länge des Ladebereichs mit zwei Längsschotten und Doppelboden ausgestattet und dazu bestimmt ist, lediglich in den mittleren Laderäumen Erzladungen zu befördern, oder

* ein kombiniertes Tank-Massengutschiff gemäß der Definition in Regel II-2/3.27 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;

e) "Trockenmassengut" oder "festes Massengut" festes Massengut gemäß der Definition in Regel XII/1.4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, außer Getreide;

f) "Getreide" Getreide gemäß der Definition in Regel VI/8.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;

g) "Umschlagsanlage" jede ortsfeste, schwimmende oder bewegliche Einrichtung, die für das Beladen von Massengüterschiffen mit festen Massengütern oder das Entladen von festen Massengütern aus Massengüterschiffen ausgerüstet ist und benutzt wird;

h) "Betreiber der Umschlagsanlage" den Eigentümer der Umschlagsanlage oder eine Organisation oder Person, der vom Eigentümer die Verantwortlichkeit für das Be- oder Entladen eines bestimmten Massengüterschiffes an der Umschlagsanlage übertragen wurde;

i) "Vertreter der Umschlagsanlage" eine vom Betreiber der Umschlagsanlage bestellte und mit umfassender Verantwortlichkeit und mit Befugnis für die Überwachung der Vorbereitung, der Durchführung und des Abschlusses der von der Umschlagsanlage zur Be- oder Entladung eines bestimmten Massengüterschiffes durchgeführten Lade- und Löscharbeiten ausgestattete Person;

j) "Kapitän" die Person, die ein Massengüterschiff befehligt, oder einen vom Kapitän für die Lade- oder Löscharbeiten benannten Schiffsoffizier;

k) "anerkannte Organisation" eine gemäß dem Königlichen Erlass vom 29. Februar 2004 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und Besichtigungsorganisationen und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 1973 zur Regelung der Seeaufsicht anerkannte Organisation;

l) "Verwaltung des Flaggenstaates" die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Massengüterschiff zu führen berechtigt ist;

m) "mit der Kontrolle des Hafens durch den Staat beauftragte Behörde" die mit der Kontrolle des Schiffsverkehrs beauftragte Dienststelle der Generaldirektion des Seetransportwesens des föderalen öffentlichen Dienstes der Mobilität und des Transportwesens;

n) "zuständige Behörde" den Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Ausrüstung und die öffentlichen Arbeiten gehören;

o) "Angaben über die Ladung" die in Regel VI/2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Informationen über die Ladung;

p) "Lade- oder Lösplan" den in Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 erwähnten und nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellenden Plan;

q) "Sicherheitsprüfliste für Schiff- und Umschlagsanlagen" die in Abschnitt 4 des BLU-Code erwähnte und nach dem in Anhang 3 des BLU-Code wiedergegebenen Muster erstellte Liste;

r) "Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen" die gemäß der Regel XII/10 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 zu liefernden Informationen über die Dichte des Ladeguts.

Art. 4. Vorschriften für die betriebliche Eignung von Massengüterschiffen.

Die Betreiber der Umschlagsanlagen stellen sicher, dass die betriebliche Eignung der Massengüterschiffe für das Laden oder Löschen fester Massengutladungen besteht, indem sie die Einhaltung der Bestimmungen der Anlage I kontrollieren.

Art. 5. Vorschriften für die Eignung von Umschlagsanlagen.

Die Betreiber von Umschlagsanlagen stellen in Bezug auf die Umschlagsanlagen, für die sie gemäß dem vorliegende Erlass verantwortlich sind, sicher :

a) dass die Umschlagsanlagen den Bestimmungen der Anlage II zum vorliegenden Erlass entsprechen;

b) dass ein oder mehrere Vertreter der Umschlagsanlage benannt wird/werden;

c) dass Informationsbroschüren erstellt werden, die neben Angaben über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden die im Anhang 1 Absatz 1.2 des BLU-Code aufgeführten Informationen über den Hafen und die Umschlagsanlage enthalten, und dass diese Broschüren den Kapitänen der die Umschlagsanlage zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufenden Massengüterschiffe zur Verfügung gestellt werden, und

d) dass ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt und eingeführt und auch aufrechterhalten wird. Ein solches Qualitätsmanagementsystem muss nach der ISO-Norm 9001 :2000 oder einer entsprechenden Norm, die zumindest alle Aspekte der ISO-Norm 9001 :2000 erfüllt, zertifiziert werden; es muss nach der ISO-Norm 10011 :1991 oder einer entsprechenden Norm, die alle Aspekte der ISO-Norm 10011 :1991 erfüllt, überprüft werden. Die Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft muss im Zusammenhang mit der genannten entsprechenden Norm eingehalten werden.

Für die Einrichtung des Qualitätsmanagementsystems wird ein bis zum 5. Februar 2005 dauernder Übergangszeitraum für den Erhalt der Zertifizierung des Systems ein weiteres Jahr eingeräumt.

Art. 6. Vorläufige Genehmigung.

Abweichend von den Anforderungen nach Artikel 5, d) kann die zuständige Behörde für neue Umschlagsanlagen eine befristete Betriebsgenehmigung mit einer Geltungsdauer von höchstens zwölf Monaten erteilen. Die Umschlagsanlage muss jedoch ihren Plan für die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems nach der ISO-Norm 9001 :2000 oder einer entsprechenden Norm gemäß Artikel 5, d) darlegen.

Art. 7. Verantwortlichkeiten des Kapitäns :

a) der Kapitän ist zu allen Zeiten verantwortlich für das sichere Be- und Entladen des unter seinem Befehl stehenden Massengüterschiffes;

b) der Kapitän muss der Umschlagsanlage rechtzeitig vor der erwarteten Ankunftszeit des Schiffes an der Umschlagsanlage die in Anhang III aufgeführten Informationen liefern;

c) vor dem Beginn des Ladens fester Massengüter muss der Kapitän sicherstellen, dass er die in Regel VI/2.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Angaben über die Ladung und erforderlichenfalls die Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen erhalten hat. Diese Angaben sind in eine Ladungserklärung aufzunehmen, deren Muster in Anhang 5 des BLU-Code wiedergegeben ist;

d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Kapitän die in Anhang IV aufgeführten Pflichten erfüllen.

Art. 8. Verantwortlichkeiten des Vertreters der Umschlagsanlage:

a) nach Erhalt der ersten Mitteilung des Schiffes über seine voraussichtliche Ankunftszeit muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän die in der Anlage II erwähnten Informationen liefern;

b) der Vertreter der Umschlagsanlage muss sich davon überzeugen, dass der Kapitän die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben so früh wie möglich erhalten hat;

c) der Vertreter der Umschlagsanlage muss dem Kapitän und der Hafenstaatskontrollbehörde unverzüglich die von ihm festgestellten offensichtlichen Mängel an Bord eines Massengüterschiffes melden, die das sichere Laden oder Löschen fester Massengüter gefährden könnten;

d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage die in der Anlage V aufgeführten Pflichten erfüllen.

Art. 9. Zusammenarbeit von Massengutschiffen und Umschlagsanlage.

Die folgenden Maßnahmen werden getroffen, um sicherzustellen, dass beim Beladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern oder beim Entladen von festen Massengütern aus Massengutschiffen die folgenden Verfahrensregeln eingehalten werden.

§ 1. Vor dem Laden oder Löschen fester Massengüter müssen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage auf einen Lade- oder Lösplan im Sinne der Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 einigen. Dieser Lade- oder Lösplan ist nach dem in der Anlage 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellen. Die IMO-Nummer des betreffenden Massengutschiffes muss darin enthalten sein, und der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage haben durch ihre Unterschrift zu bestätigen, dass sie dem Plan zustimmen.

Jede Änderung des Lade- oder Lösplans, die nach Auffassung einer Partei die Sicherheit des Schiffes oder der Mannschaft beeinträchtigen könnte, ist von beiden Parteien in der Form eines geänderten Plans zu erstellen, anzunehmen und zu vereinbaren.

Der vereinbarte Lade- oder Lösplan und alle später vereinbarten Änderungen sind vom Schiff und von der Umschlagsanlage sechs Monate lang für die Zwecke einer gegebenenfalls erforderlichen Prüfung durch die zuständigen Behörden aufzubewahren.

§ 2. Vor Beginn des Ladens oder Löschens füllen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage im Einklang mit den Leitlinien der Anlage 4 des BLU-Code die gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste gemeinsam aus und unterzeichnen diese.

§ 3. Zwischen dem Schiff und der Umschlagsanlage ist eine wirksame Nachrichtenverbindung zu schaffen und jederzeit aufrechtzuerhalten, die in der Lage ist, den erforderlichen Austausch von Informationen über die Lade- oder Löscharbeiten zu gewährleisten und sicherzustellen, dass eine etwaige Anweisung des Kapitäns oder des Vertreters der Umschlagsanlage, das Laden oder Löschen zu unterbrechen, unverzüglich befolgt wird.

§ 4. Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage sorgen dafür, dass das Laden oder Löschen in Übereinstimmung mit dem vereinbarten Plan erfolgt. Der Vertreter der Umschlagsanlage ist dafür verantwortlich, dass beim Laden oder Löschen der Massengutladung die im Lade- oder Lösplan enthaltenen Vorgaben über die Reihenfolge der Laderäume, die Ladungsmengen und die Lade- oder Löschengeschwindigkeit eingehalten werden. Ohne vorherige Abstimmung und schriftliche Vereinbarung mit dem Kapitän darf er von dem vereinbarten Lade- oder Lösplan nicht abweichen.

§ 5. Nach Abschluss der Lade- oder Löscharbeiten bestätigen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage gemeinsam schriftlich, dass das Laden oder Löschen gemäß dem Lade- oder Lösplan und den vereinbarten Änderungen erfolgt ist. Wird die Ladung gelöscht, ist in diese gemeinsame Erklärung auch die Feststellung einzuschließen, dass die Laderäume geleert und gemäß den Anforderungen des Kapitäns gereinigt wurden; ferner hat die gemeinsame Erklärung in diesem Fall Angaben über am Schiff entstandene Schäden und gegebenenfalls ausgeführte Reparaturen zu enthalten.

Art. 10. Reparatur von beim Laden oder Löschen entstandenen Schäden.

§ 1. Wenn die Schiffsverbandteile oder die Ausrüstungen des Schiffes im Verlaufe der Lade- oder Löscharbeiten beschädigt werden, sind die Schäden vom Vertreter der Umschlagsanlage an den Kapitän zu melden und wenn nötig zu reparieren.

§ 2. Ist der Schaden geeignet, die Festigkeit der Schiffsverbandteile oder die Wasserdichtigkeit der Außenhaut oder die Funktionsfähigkeit der wesentlichen mechanisch-technischen Systeme des Schiffes zu beeinträchtigen, sind die Verwaltung des Flaggenstaats oder eine von ihr anerkannte und in ihrem Namen handelnde Organisation sowie die Hafenstaatkontrollbehörde vom Vertreter der Umschlagsanlage und/oder dem Kapitän zu unterrichten. Die Entscheidung, ob die Reparatur unverzüglich zu erfolgen hat oder aufgeschoben werden kann, wird von der Hafenstaatkontrollbehörde unter gebührender Berücksichtigung der Stellungnahme, sofern eine solche vorliegt, der Verwaltung des Flaggenstaats oder der von ihr anerkannten und in ihrem Namen handelnden Organisation und der Stellungnahme des Kapitäns getroffen. Wird eine sofortige Reparatur für erforderlich gehalten, muss sie zur Zufriedenheit des Kapitäns und der zuständigen Behörde ausgeführt werden, bevor das Schiff den Hafen verlässt.

§ 3. Für die Zwecke der gemäß § 2 zu treffenden Entscheidung kann die Hafenstaatkontrollbehörde eine anerkannte Organisation beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit einer sofortigen Reparatur oder deren möglichen Aufschub zu beraten.

§ 4. Der vorliegende Artikel 10 findet unbeschadet des Königlichen Erlasses vom 13. September 1998 zur Hafenstaatkontrolle und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 1973 zur Regelung der Seeaufsicht Anwendung.

Art. 11. Überwachung und Berichterstattung.

§ 1. Die in Artikel 2 des Dekrets vom 27. Januar 1998 zur Einsetzung einer Polizei für die Erhaltung der regionalen öffentlichen Wasserstraßen und zur Regelung der Bedingungen für die Ausübung dieses Amtes erwähnten Beamten vergewissern sich regelmäßig, dass die Umschlagsanlagen den Anforderungen des Artikels 5, a), des Artikels 7 und des Artikels 9 genügen. Dieses Überwachungsverfahren umfasst ebenfalls unangemeldete Besuche während der Lade- oder Löscharbeiten.

Zusätzlich überprüfen die in Absatz 1 erwähnten Beamten, ob die Umschlagsanlagen die Anforderungen des Artikels 5, Ziffer 4 am Ende der dort genannten Frist erfüllen.

Notfalls können die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Beamten spezialisierte Firmen heranziehen, um die Einhaltung der Vorschriften zu kontrollieren.

Alle drei Jahre übermitteln die mit der Kontrolle der Einhaltung des vorliegenden Erlasses beauftragten Dienststellen der zuständigen Behörde einen Bericht über die Ergebnisse der Überwachung. § 2. Dieser Bericht enthält auch eine Bewertung der Wirksamkeit der in dem vorliegenden Erlass aufgestellten harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Massengutschiffen und Umschlagsanlagen. Der Bericht ist spätestens zum 15. Februar des auf den Berichtszeitraum von drei Kalenderjahren folgenden Jahres vorzulegen.

Die zuständige Behörde übermittelt den zuständigen föderalen Behörden eine Synthese der verschiedenen erhaltenen Berichte.

Der Synthesebereich ist spätestens zum 30. März des auf den Berichtszeitraum von drei Kalenderjahren folgenden Jahres vorzulegen.

Art. 12. Sanktionen.

Die in Artikel 2 des Dekrets vom 27. Januar 1998 zur Einsetzung einer Polizei für die Erhaltung der regionalen öffentlichen Wasserstraßen und zur Regelung der Bedingungen für die Ausübung dieses Amtes erwähnten Beamten sind damit beauftragt, die Verstöße gegen den vorliegenden Erlass aufzuspüren und festzustellen.

Die Verstöße gegen den vorliegenden Erlass werden mit den im Gesetz vom 18. Februar 1969 über die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Verträge und Akten in Sachen Straßen-, Eisenbahn- oder Wassertransport erwähnten Strafen geahndet.

Art. 13. Durchführung und zuständige Behörde.

Der Minister der Ausrüstung wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

ANLAGE I

Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen für das Laden und Löschen fester Massengutladungen

(nach Artikel 4)

Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen in der Wallonischen Region zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, sind auf die Erfüllung der folgenden Kriterien zu prüfen.

a) Sie müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufriedenstellender Weise erfolgen kann.

b) Ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden.

Diese Lukennummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, dass sie für den Führer des Lade- oder Löschgeräts der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar sind.

c) Ihre Ladeluken, Lukenbedienungssysteme und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind.

d) Sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muss sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden.

e) Wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muss dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens oder Löschens Spannungsberechnungen durchzuführen.

f) Die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein.

g) Die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muss in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. Mai 2005 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen beigefügt zu werden.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

ANLAGE II

Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen für das Laden und Löschen fester Massengüter

(nach Artikel 5, a)

Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmachereinrichtungen, die Befenderung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- oder Löschvorgangs zu berücksichtigen sind.

Das Lade- und Löschgerät der Umschlagsanlage muss vorschriftsgemäß zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muss den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt.

Die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein. Diese Ausbildung muss darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann.

Das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. Mai 2005 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen beigefügt zu werden.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

ANLAGE III

Von der Umschlagsanlage an den Kapitän zu liefernde Angaben

(nach Artikel 8, a)

Die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen und den Abschluss der Lade- oder Löscharbeiten.

Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden.

Die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade- oder Löscharbeit der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder - im Fall des Löschens einer Massengutladung - den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs.

Spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Kapitän vertraut sein muss, wie z. B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs.

Die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz.

Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden.

Die Wasserdichte am Liegeplatz.

Die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löschbetrieb relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe.

Die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen.

Mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll.

Die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft.

Die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt.

Etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können.

Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löschräume.

Ob das Lade- oder Löschrät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung beschränkt ist.

Die benötigten Festmacheleinen.

Ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheeinrichtungen.

Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast.

Der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang.

Sowie alle sonstigen, vom Kapitän angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. Mai 2005 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen beigelegt zu werden.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

ANLAGE IV

Pflichten des Kapitäns vor und während der Lade- und Löscharbeiten

(nach Artikel 7)

Vor Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Kapitän dafür sorgen, dass

- das Ballastwasser mit einem dem angenommenen Ladeplan entsprechenden Tempo abgelassen wird und keine Überschwemmung der Kaianlage oder der in der Nähe liegenden Schiffe verursacht; wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muss der Kapitän mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und auf wie lange die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;

- mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;

- keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffes durchgeführt werden, wenn dieses an der Kaimauer liegt, dies vorbehaltlich der Genehmigung des Vertreters der Umschlagsanlage und gemäß jeder Anforderung der zuständigen Behörde.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. Mai 2005 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen beigefügt zu werden.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

ANLAGE V

Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage vor und während der Lade- oder Löscharbeiten

(nach Artikel 8)

Vor Beginn und während der Umschlagarbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage:

- dem Kapitän die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verladeragenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
- alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löscherät zu vermeiden, und den Kapitän informieren, wenn ein Schaden eintritt;
- dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
- dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
- bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Kapitän warnen, dass, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffsverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, dass zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
- dafür sorgen, dass zwischen dem Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, dass der Kapitän von allen Änderungen der vereinbarten Laderate informiert wird und dem Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
- Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, dass die Gewichte in den Laderäumen nicht von den Vorgaben des vereinbarten Lade- oder Löschplans abweichen;
- dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Kapitäns getrimmt wird;
- dafür sorgen, dass bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, dass die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so dass diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind; zu diesem Zweck muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän neben dem normalen Tonnagegehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;
- den Kapitän beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Kapitän mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
- dafür sorgen, dass keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffes durchgeführt werden, wenn dieses an der Kaimauer liegt, dies vorbehaltlich der Genehmigung des Kapitäns und gemäß jeder Anforderung des zuständigen Behörde.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. Mai 2005 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen beigefügt zu werden.

Namur, den 19. Mai 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister des Haushalts, der Finanzen, der Ausrüstung und des Erbes,
M. DAERDEN

VERTALING

WAALS MINISTERIE VAN UITRUSTING EN VERVOER

N. 2005 — 1428

[2005/201506]

19 MEI 2005. — Besluit van de Waalse Regering tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen

De Waalse Regering,

Gelet op 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 de dringende noodzakelijkheid, ingegeven door het feit dat de lidstaten krachtens artikel 17, lid 1, van Richtlijn 2001/96/EG van het Parlement en van de Raad van 4 december 2001 vóór 5 augustus 2003 de bepalingen moesten aannemen en bekendmaken die noodzakelijk zijn om zich te richten naar de richtlijn en dat er door de Europese Commissie op 3 oktober 2003 een ingebrekestelling is verstuurd wegens laattijdige omzetting van de richtlijn en dat België er bijgevolg toe gehouden is de richtlijn onmiddellijk in nationaal recht om te zetten om te voorkomen dat het wordt veroordeeld door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen;

Gelet op advies 36.053/4 van de Raad van State, gegeven op 24 januari 2005, overeenkomstig artikel 84, lid 1, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van de Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,

Besluit :

Artikel 1. Dit besluit is de omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Art. 2. Toepassingsgebied.

Dit besluit is van toepassing op alle terminals in het Waalse Gewest die door bulkschepen, ongeacht hun vlag, voor laden of lossen van vaste bulkclading worden aangelopen.

Onverminderd het bepaalde in voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag van 1974 is dit besluit niet van toepassing op voorzieningen die slechts in uitzonderlijke omstandigheden gebruikt worden voor het laden en lossen van vaste bulkclading in of uit bulkschepen, noch wanneer voor het laden en lossen uitsluitend gebruikgemaakt wordt van de uitrusting van het bulkschip.

Art. 3. Begripsomschrijvingen.

In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

a) "internationale verdragen" : de verdragen omschreven in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 85/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lid-Staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole);

b) "SOLAS-verdrag van 1974" : het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, alsmede de protocollen daarbij en de wijzigingen ervan, in hun bijgewerkte versie;

c) "BLU-code" : de gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen vervat in de bijlage bij resolutie A.862(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO, in de versie van 4 december 2001;

d) "bulkschip" : een schip zoals omschreven in voorschrift IX/1.6 van het SOLAS-verdrag van 1974 en geïnterpreteerd in resolutie 6 van de SOLAS-conferentie van 1997, namelijk :

* een schip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopper-zijttanks in de laadruimten, dat voornamelijk voor het vervoer van vaste lading in bulk bestemd is, of

* een ertsschip, namelijk een zeeschip met enkel dek, met twee langsschotten en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte, dat bestemd is om uitsluitend in de middenruimte ertsladingen te vervoeren, of

* een "combination carrier" zoals omschreven in voorschrift II-2/3.27 van het SOLAS-verdrag van 1974;

e) "vaste bulkclading" : vaste stortlading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974, met uitzondering van graan;

f) "graan" : graan zoals omschreven in voorschrift VI/8.2 van het SOLAS-verdrag van 1974;

g) "terminal" : iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die is uitgerust voor laden of lossen van vaste bulkclading in of uit bulkschepen en die daarvoor wordt gebruikt;

h) "terminalexploitant" : de eigenaar van een terminal, of een andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor laad- en losverrichtingen in de terminal voor een bepaald bulkschip heeft overgedragen;

i) "terminalvertegenwoordiger" : iedere door de terminalexploitant aangestelde persoon die de algemene verantwoordelijkheid en bevoegdheid heeft voor de controle op de voorbereiding, uitvoering en voltooiing van laad- of losverrichtingen door de terminal voor een bepaald bulkschip;

j) "kapitein" : de persoon die het gezag voert over een bulkschip, of de scheepsofficier die door de gezagsvoerder voor laad- of losverrichtingen is aangewezen;

k) "erkende organisatie" : organisatie die erkend is overeenkomstig het koninklijk besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

l) "administratie van de vlaggenstaat" : de bevoegde autoriteiten van de staat waarvan het bulkschip gerechtigd is de vlag te voeren;

m) "havenstaatcontrole-instantie" : de dienst belast met de controle op de scheepvaart van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

n) "bevoegde overheid" : de Minister bevoegd voor Uitrusting en Vervoer;

o) "ladinggegevens" : de ingevolge voorschrift VI/2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;

p) "laad- of losplan" : een plan zoals bedoeld in voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-verdrag van 1974, in het in aanhangsel 2 van de BLU-code opgenomen formaat;

"veiligheidscontrolelijst schip/wal" : de controlelijst inzake veiligheid aan boord en aan de wal zoals bedoeld in sectie 4 van de BLU-code, in het in aanhangsel 3 van de BLU-code opgenomen formaat;

q) "veiligheidscontrolelijst schip/wal" : controlelijst bedoeld in afdeling 4 van de BLU-code volgens model als bijlage bij de code;

r) "verklaring inzake de dichtheid van vaste bulkclading" : de overeenkomstig voorschrift XII/10 van het SOLAS-verdrag van 1974 te verstrekken informatie over de dichtheid van de lading.

Art. 4. Eisen met betrekking tot de operationele geschiktheid van bulkschepen.

De terminalexploitanten vergewissen zich ervan of de bulkschepen operationeel geschikt zijn voor het laden of lossen van vaste bulkclading, en dat zij daarbij controleren of aan de bepalingen van bijlage I van dit besluit is voldaan.

Art. 5. Geschiktheidseisen voor terminals.

De terminalexploitanten zorgen ervoor dat de terminals waarvoor zij overeenkomstig dit besluit verantwoordelijk zijn :

a) aan de bepalingen van bijlage II bij dit besluit voldoen;

b) (een) terminalvertegenwoordiger(s) hebben aangesteld;

c) handleidingen hebben opgesteld waarin de voorschriften van de terminal en de bevoegde autoriteiten en de informatie over de haven en de terminal zoals vermeld in aanhangsel 1, punt 1.2, van de BLU-code zijn opgenomen, en deze handleidingen ter beschikking stellen van de kapiteins van bulkschepen die de terminal aandoen om vaste bulkclading te laden of te lossen;

d) een gecertificeerd kwaliteitszorgsysteem hebben ontwikkeld en ingevoerd overeenkomstig de ISO 9001 :2001-normen of overeenkomstig een gelijkwaardige norm die tenminste aan alle aspecten van ISO 9001 :2000 voldoet - en dit onderhouden, welk systeem overeenkomstig de richtsnoeren van de ISO 10011/1991-norm of een gelijkwaardige norm die aan alle aspecten van ISO 10011 :1991 voldoet, aan audits wordt onderworpen. Voor wat betreft die gelijkwaardige normen, moet Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften worden nageleefd. Er wordt een overgangperiode toegekend tot 5 februari 2005 voor de ontwikkeling van het kwaliteitszorgsysteem en een extra jaar voor het verkrijgen van de bedoelde certificatie.

Art. 6. Tijdelijke vergunningen.

De bevoegde autoriteit kan, in afwijking van artikel 0, aan nieuwe terminals een tijdelijke exploitatievergunning met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden afgeven. De terminal moet echter aantonen voornemens te zijn een kwaliteitszorgsysteem in te voeren overeenkomstig de ISO 9001 :2000-norm of een gelijkwaardige norm, zoals bedoeld in artikel 5, d).

Art. 7. Verantwoordelijkheid van de kapitein :

a) De kapitein is te allen tijde verantwoordelijk voor het veilig laden en lossen van het onder zijn gezag staande bulkschip.

b) De kapitein verstrekt de terminal de in bijlage III vermelde gegevens ruim vóór het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip bij de terminal.

c) Alvorens vaste bulklading wordt geladen, zorgt de kapitein ervoor dat hij de ingevolgde voorschrift VI/2.2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens en, indien vereist, een verklaring inzake dichtheid van de vaste bulklading heeft ontvangen. Deze gegevens worden vermeld op een ladingsformulier zoals beschreven in aanhangsel 5 van de BLU-code.

d) Alvorens met laden of lossen wordt begonnen en tijdens het laden of lossen kwijt de kapitein zich van de in bijlage IV opgesomde taken.

Art. 8. Verantwoordelijkheid van de terminalvertegenwoordiger :

a) Nadat de terminalvertegenwoordiger de eerste aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip heeft ontvangen, verstrekt hij de kapitein de in bijlage II vermelde gegevens.

b) De terminalvertegenwoordiger vergewist zich ervan dat de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium in kennis is gesteld van de gegevens die op het ladingverklaringsformulier zijn vermeld.

c) De terminalvertegenwoordiger stelt de kapitein en de havenstaatcontrole-instantie onverwijld in kennis van de door hem aan boord van een bulkschip vastgestelde tekortkomingen waardoor de veiligheid van het laden of lossen van vaste bulklading in gevaar kan komen.

d) Alvorens met laden of lossen wordt begonnen en tijdens het laden of lossen kwijt de terminalvertegenwoordiger zich van de in bijlage V opgesomde taken.

Art. 9. Procedure voor de samenwerking tussen bulkschepen en terminals.

De volgende procedures worden gevolgd bij laden of lossen van bulkschepen met vaste bulklading.

§ 1. Alvorens vaste bulklading wordt geladen of gelost, bereiken de kapitein en de terminalvertegenwoordiger overeenstemming over het laad- of losplan overeenkomstig de bepalingen van voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-verdrag van 1974. Het laad- of 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 één van beide partijen de veiligheid van het schip of 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.

§ 2. Vóór 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.

§ 3. 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.

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

§ 5. 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 melding dat de laadruimen zijn geleegd en gereinigd overeenkomstig de voorschriften van de kapitein alsmede de melding van eventuele door het schip opgelopen schade en van herstellingen zo die zijn geschied.

Art. 10. Reparatie van tijdens laden of lossen ontstane schade.

§ 1. 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.

§ 2. 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 door de terminalvertegenwoordiger en/of de kapitein op de hoogte gebracht. De beslissing of de schade onverwijld moet worden gerepareerd dan wel of dat 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 noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar tevredenheid van de kapitein en de bevoegde autoriteit te worden verricht voordat het schip de haven verlaat.

§ 3. Om het in § 2 bedoelde besluit te kunnen nemen, kan een havenstaatcontrole-instantie een beroep doen op een erkende organisatie om de schade te inspecteren en advies uit te brengen over de vraag of de schade moet worden gerepareerd dan wel of dit kan worden uitgesteld.

§ 4. Dit artikel laat het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement onverlet.

Art. 11. Verificatie en verslaglegging.

§ 1. De ambtenaren bedoeld in artikel 2 van het decreet van 27 januari 1988 tot invoering van een politie tot conservatie van het gewestelijk openbaar domein der waterwegen en tot reglementering van de uitoefeningsvoorwaarden ervan vergewissen er zich regelmatig van of de terminals voldoen aan de vereisten van artikel 5, a), 7 en 9. Die verificatieprocedure omvat de uitvoering van onverwachte bezoeken tijdens de los- of laadverrichtingen.

Daarnaast vergewissen de ambtenaren bedoeld in lid 1 zich ervan of de terminals voldoen aan de vereisten van artikel 5 d), bij verstrijken van de periode bedoeld in dat artikel 5, d), en voor de recent aangelegde terminals, bij verstrijken van de periode bedoeld in artikel 6.

Indien nodig kunnen de ambtenaren bedoeld in leden 1 en 2 om zich te vergewissen van de naleving van de regels een beroep doen op gespecialiseerde maatschappijen.

§ 2. De diensten belast met de controle op de naleving van dit besluit verstrekken om de drie jaar een verslag aan de bevoegde overheid over de resultaten van de verificatie. Dat verslag bevat eveneens een evaluatie van de doeltreffendheid van de eengemaakte procedures voor de samenwerking en de communicatie tussen de bulkschepen en de terminals bedoeld in dit besluit. Het verslag wordt uiterlijk overgemaakt op 15 februari van het jaar volgend op de periode van drie kalenderjaren waarop het betrekking heeft.

De bevoegde overheid verstrekt een samenvatting van de verschillende verslagen die zij ontvangen heeft, aan de bevoegde federale overheid. Dat globale verslag wordt uiterlijk overgemaakt op 30 maart van het jaar volgend op de periode van drie kalenderjaren waarop het betrekking heeft.

Art. 12. Sancties.

De ambtenaren bedoeld in artikel 2 van het decreet van 27 januari 1988 tot invoering van een politie tot conservatie van het gewestelijk openbaar domein der waterwegen en tot reglementering van de uitoefeningsvoorwaarden ervan sporen de inbreuken op dit besluit op en stellen ze vast.

De inbreuken op dit besluit worden gestraft met de straffen bedoeld bij 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.

Art. 13. Uitvoering en bevoegde overheid.

De Minister van Uitrusting is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

BIJLAGE I

Eisen met betrekking tot de operationele geschiktheid van bulkschepen
voor het laden en lossen van vaste bulkklading

(zoals bedoeld in artikel 4)

Gecontroleerd wordt of bulkschepen die voor het laden of lossen van vaste bulkklading terminals in het Waalse Gewest aandoen, aan de volgende eisen voldoen :

a) Zij moeten voorzien zijn van laadruimen en luikopeningen van voldoende omvang, die zo zijn ontworpen dat vaste bulkklading op bevredigende wijze kan worden geladen, gestuwd, getrimd en gelost.

b) De luiken van de laadruimen moeten voorzien zijn van de in het laad- of losplan gebruikte identificatienummers. Deze nummers moeten voor het personeel dat de laad- of losapparatuur van de terminal bedient, door de plaats, afmetingen en kleur ervan duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn.

c) De luiken van de laadruimen, de bedieningssystemen voor de luiken en de veiligheidsinrichtingen moeten in goede werkende staat verkeren en mogen uitsluitend worden gebruikt voor het doel waarvoor zij bestemd zijn.

d) Wanneer ter indicatie van slagzij lichten zijn gemonteerd, moeten deze vóór het laden of lossen worden getest en moet zijn aangetoond dat zij in werkende staat verkeren.

e) Indien het vereist is een goedgekeurde beladingscomputer aan boord te hebben, moet dit instrument gecertificeerd zijn en in werkende staat verkeren voor de uitvoering van spanningsberekeningen tijdens laden en lossen.

f) Voortstuwings- en hulpmachines moeten in goede werkende staat verkeren.

g) Dekuitrusting voor het afmeren aan de kade of op de ligplaats moet in goede werkende staat en in goede staat van onderhoud verkeren.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 19 mei 2005 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

BIJLAGE II

Eisen in verband met de geschiktheid van terminals
voor het laden en lossen van vaste bulkclading

(zoals bedoeld in artikel 5, a)

Terminals laten voor het laden of lossen van vaste bulkclading aan hun terminal alleen bulkschepen toe die bij de laad- of losinstallatie veilig kunnen afmeren, rekening houdend met de waterdiepte op de afmeerplaats, de maximumgrootte van het schip, afmeervoorzieningen, fenders, veilige toegangsmogelijkheden en mogelijke belemmeringen voor het laden of lossen.

De laad- en losapparatuur van de terminal moet naar behoren gecertificeerd zijn en in goede staat van onderhoud verkeren, overeenkomstig de toepasselijke voorschriften en normen, en mag slechts worden bediend door over de nodige kwalificaties beschikkend personeel dat, in voorkomend geval, is gecertificeerd.

Het terminalpersoneel moet in alle aspecten van het veilig laden en lossen van bulkschepen in overeenstemming met zijn verantwoordelijkheden worden opgeleid. De opleiding moet erop gericht zijn het personeel op de hoogte te brengen van de algemene risico's van het laden en lossen van vaste bulkclading en de schadelijke gevolgen die verkeerde laad- en losverrichtingen kunnen hebben voor de veiligheid van het schip.

Terminalpersoneel dat wordt ingezet voor het laden en lossen krijgt en gebruikt persoonlijke beschermingsmiddelen en geniet voldoende rust om ongelukken wegens vermoeidheid te voorkomen.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 19 mei 2005 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

BIJLAGE III

Door de terminal aan de kapitein te verstrekken informatie

(zoals bedoeld in artikel 8, a)

Naam van de ligplaats waar het laden of lossen zal geschieden en het tijdstip van afmeren en van de voltooiing van de laad- of losverrichtingen.

De informatie over de vermoedelijke afmeer- en vertrektijden en over de minimumwaterdiepte op de ligplaats wordt na elke nieuwe ontvangst van een aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip bijgesteld en aan de kapitein doorgegeven. De informatie over minimumwaterdiepte in de benaderings- en vertrekvaargeulen wordt naar gelang van het geval door de terminal of door de bevoegde autoriteit 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 (bij lossen) de termijn voor elke losfase.

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.

De informatie over de vermoedelijke afmeer- en vertrektijden en over de minimumwaterdiepte op de ligplaats wordt na elke nieuwe ontvangst van een aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip bijgesteld en aan de kapitein doorgegeven. De informatie over minimumwaterdiepte in de benaderings- en vertrekvaargeulen wordt naar gelang van het geval door de terminal of door de bevoegde autoriteit verstrekt.

Waterdichtheid op de ligplaats.

Maximumafstand tussen de waterlijn en de bovenkant van de luiken of luikhoofden, 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.

Volgorde bij het laden van verschillende ladingdelen en eventuele andere beperkingen wanneer het niet mogelijk is de lading te laden in een volgorde of in een ruim die voor het schip het beste is.

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 bevoegde autoriteit toegestane maximumdiepgang bij vertrek.

Elke andere, door de kapitein gevraagde inlichting over de terminal.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 19 mei 2005 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

BIJLAGE IV

Plichten van de kapitein voor en tijdens laad- of losverrichtingen
(zoals bedoeld in artikel 7)

Vóór en tijdens laad- of losverrichtingen dient de kapitein ervoor te zorgen dat :

- 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 terminalvertegenwoordiger 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 toestemming van de terminalvertegenwoordiger.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 19 mei 2005 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

BIJLAGE V

Plichten van de terminalvertegenwoordiger
voor en tijdens laad- of losverrichtingen
(zoals bedoeld in artikel 8)

Vóór de aanvang van en tijdens de laad- of losverrichtingen dient de terminalvertegenwoordiger :

- de kapitein in kennis te stellen van de namen van de voor het laden of lossen verantwoordelijke personeelsleden van de terminal, alsook van de naam van de agent van de bevrachter, en hem mee te delen hoe hij met deze personen 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 gelijkmatig 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;

- 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 leegmaken 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.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 19 mei 2005 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

Namen, 19 mei 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,
M. DAERDEN

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2005 — 1429

[S - C - 2005/31194]

26 MAI 2005. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant approbation du plan d'expropriation de la commune de Woluwe-Saint-Pierre

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi du 27 mai 1870 portant simplification des formalités administratives en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 26 juillet 1962 relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu l'ordonnance du 22 février 1990 relative aux expropriations pour cause d'utilité publique poursuivies ou autorisées par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 1990 relatif à l'acquisition par les communes d'immeubles abandonnés;

Vu la circulaire ministérielle n° 002 du 28 mars 1991 relative aux subsides aux communes pour l'acquisition d'immeubles abandonnés;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mars 2005 octroyant une subvention à la commune de Woluwe-Saint-Pierre en vue d'acquérir l'immeuble sis rue Louis Titéca 14;

Vu l'arrêté du Bourgmestre du 18 novembre 2003 ordonnant d'entamer endéans les 6 mois à dater de la notification dudit arrêté par voie d'affichage sur l'immeuble, les travaux indispensables pour rétablir la salubrité de l'immeuble sis rue Louis Titeca 14, 1150 Bruxelles;

Considérant que ledit arrêté constate les faits suivants :

— infiltrations importantes au niveau de la façade à rue et du toit avec nuisances pour les riverains;

— risque de développement de pourriture et déstabilisation des murs mitoyens;

— risque d'effondrement si la poursuite du chantier n'intervient pas rapidement;

Vu le procès-verbal du 19 mai 2004 dressé par M. André Janssens, géomètre communal, constatant l'absence de commencement des travaux indispensables afin de rétablir la salubrité et la sécurité publique tels qu'édictees par l'arrêté du Bourgmestre du 18 novembre 2003;

Vu le plan d'expropriation n° 5999 dressé en date du 15 mai 2004 par M. André Janssens, géomètre-expert immobilier, relatif au bien cadastré comme suit : section A 88 L3 sis rue Louis Titeca 14;

MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2005 — 1429

[S - C - 2005/31194]

26 MEI 2005. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende goedkeuring van het onteigeningsplan van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de wet van 27 mei 1870 houdende vereenvoudiging der bestuurlijke pleegvormen in zaken van onteigening voor openbaar nut;

Gelet op de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogerdringende omstandigheden inzake onteigening voor openbaar nut;

Gelet op de ordonnantie van 22 februari 1990 betreffende de onteigeningen voor openbaar nut doorgevoerd en toegestaan door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 19 juli 1990 betreffende de verwerving door de gemeenten van verlaten gebouwen;

Gelet op de ministeriële omzendbrief nr. 002 van 28 maart 1991 betreffende de toelagen aan de gemeente voor de verwerving van verlaten gebouwen;

Gelet op het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 maart 2005 tot toekenning van een toelage aan de gemeente Sint-Pieters-Woluwe voor het verwerven van het gebouw gelegen Louis Titecastraat 14;

Gelet op het besluit van de Burgemeester van 18 november 2003 bevel gevend tot het aanvatten van de noodzakelijke werken voor het herstellen van de gezondheid van het gebouw gelegen Louis Titecastraat 14, 1150 Brussel binnen de 6 maanden vanaf de betekening van het besluit door middel van aanplakking aan het gebouw;

Overwegende dat dit besluit de volgende feiten vaststelt :

— belangrijke insijpelingen ter hoogte van de straatgevel en van het dak met hinder voor de aanwonenden;

— risico op ontwikkeling van verrotting en destabilisering van de gemeenschappelijke muren;

— risico op instorten indien de werf niet snel verder gezet wordt;

Gelet op het proces-verbaal van 19 mei 2004, opgesteld door de heer André Janssens, gemeentelijk landmeter, tot vaststelling van het aanvatten van de werken noodzakelijk voor het herstellen van de openbare gezondheid en veiligheid zoals bevolen door het besluit van de Burgemeester van 18 november 2004;

Gelet op het onteigeningsplan nr. 5999, opgesteld op 15 mei 2004 door de heer André Janssens, landmeter-immobiliëxpert, betreffende het als volgt gecadastrerde onroerende goed : sectie A 88 L3 gelegen Louis Titecastraat 14;