

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31558]

20 JUIN 2013. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale transposant partiellement la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

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

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'il s'agit de la transposition d'une Directive européenne dont le délai de transposition a expiré le 17 juin 2011;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale est tenue en conséquence de transposer immédiatement cette directive;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 12 octobre 2012;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 18 octobre 2012;

Vu l'avis n° 52.330/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 décembre 2012 en application de l'article 84, § 1^{er}, 1° des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu la proposition du Conseil d'administration du Port de Bruxelles du 29 juin 2012;

Sur proposition du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, du Port de Bruxelles et de l'Informatique;

Après délibération,

Arrête :

Objet

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Définitions

Art. 2. Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1. « organisme d'enquête compétent » : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

2. « MIK » : le Carrefour d'information maritime comme stipulé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci;

3. « OMI » : l'Organisation maritime internationale;

4. « code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » : le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l'OMI (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) annexé à la Résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31558]

20 JUNI 2013. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

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

Gelet op de dringende noodzaak wegens de omstandigheid dat het de omzetting van een Europese richtlijn betreft waarvan de omzettingstermijn op 17 juni 2011 verstreek;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijgevolg verplicht is om die richtlijn onmiddellijk om te zetten;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 12 oktober 2012;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 18 oktober 2012;

Gelet op het advies nr. 52.330/4 van de Raad van State gegeven op 3 december 2012 op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de op 12 januari 1973 gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het voorstel van de Raad van bestuur van de vennootschap Haven van Brussel van 29 juni 2012;

Op voordracht van de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer, Haven van Brussel en Informaticabeleid;

Na beraadslaging,

Besluit :

Voorwerp

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Definities

Art. 2. In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

1. « bevoegde onderzoeksinstantie » : een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van de Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;

2. « MIK » : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht;

3. « IMO » : de Internationale Maritieme Organisatie;

4. « IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee » : de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO;

5. « code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer » : le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) annexé à la Résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la sécurité maritime, tel qu'il a été mis à jour;

6. « eaux maritimes belges » : la mer territoriale, les ports du littoral et de l'Escaut maritime inférieur dont les limites sont fixées par le Roi, le port de Gand dont les limites sont fixées par le Roi, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand dont les limites sont fixées par le Roi et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges;

7. « zones maritimes » : les eaux maritimes belges, la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord et le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

8. « eaux intérieures » : les voies d'eau intérieures de la Région de Bruxelles-Capitale;

9. « bâtiment de navigation » : un navire ou un bateau de navigation intérieure;

10. « navire » : tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné;

11. « bateau de navigation intérieure » : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

12. « transbordeur roulier » : un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

13. « engin à passagers à grande vitesse » : un engin destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à 3,7 [delta]0,1667, « [delta] » étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m³), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

14. « accident de navigation » : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire :

a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations, ou

c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire, ou

d) des dommages matériels subis par un navire, ou

e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage, ou

f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci, ou

g) des atteintes à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navire(s);

5. « IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee » : de meest actuele versie van de code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité;

6. « Belgische zeewateren » : de territoriale zee, de havens van de kust en de Beneden-Zeeschelde waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, de haven van Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de havens gelegen aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge;

7. « maritieme zones » : de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en het continentaal plat zoals bepaald en afgebakend in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

8. « binnenwateren » : de binnenwaterwegen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

9. « vaartuig » : een schip of een binnenschip;

10. « schip » : elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevendende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

11. « binnenschip » : elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

12. « ro-ro-veerboot » : een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

13. « hogesnelheidspassagiersvaartuig » : een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan 3,7 [delta]0,1667, waarbij « [delta] » gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m³), met uitsluiting van vaartuigen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grond-effect;

14. « scheepvaartongeval » : een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die met zich meegebracht heeft een van de volgende gebeurtenissen, die rechtstreeks heeft plaatsgevonden in verband met de activiteiten van een schip :

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een schip of in verband daarmee, of

b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met deze bewegingen, of

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip, of

d) materiële schade geleden door een schip, of

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring, of

f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een schip of die verband houdt met deze exploitatie, of

g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan één of meer schepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van één of meer schepen;

1) « accident de navigation grave » : un accident de navigation grave qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre évènement, a entraîné :

- a) des dommages de structure affectant la navigabilité du navire, ou
- b) une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur, ou
- c) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;

2) « accident de navigation très grave » : un accident de navigation ayant entraîné :

- a) la perte totale du navire, ou
- b) des pertes en vies humaines, ou
- c) une pollution grave;

15. « incident » : un évènement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement;

16. « enquête de sécurité » : une enquête, sur un accident ou un incident de navigation, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;

17. « état principalement responsable de l'enquête de sécurité » : l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuellement arrêté entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;

18. « blessures graves » : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

19. « état ayant d'importants intérêts en jeu » : un état

- a) qui est l'Etat du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête, ou
- b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation, ou

c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international, ou

d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, ou

e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat, ou

f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête, ou

g) visité le dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident ou un incident de navigation en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen

h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;

20. « directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer » : les directives annexées à la Résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296ème session des 12-16 juin 2006, intitulées « IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident »;

1) « ernstig scheepvaartongeval » : cheepvaartongevallen die niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval worden beschouwd en welke ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft :

- a) structurele schade die het schip onzeewaardig maakt, of
- b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of
- c) een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

2) « zeer ernstig scheepvaartongeval » : een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft :

- a) het volledig verlies van het schip, of
- b) het verlies van mensenlevens, of
- c) zware vervuiling;

15. « incident » : een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

16. « veiligheidsonderzoek » : een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, verricht met de doelstelling van het voorkomen van ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

17. « de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke staat » : de staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt in overeenstemming met het onderling akkoord tussen de staten die een aanzienlijk belang hebben;

18. « ernstige verwondingen » : verwondingen van een persoon opgelopen in de loop van een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

19. « staat die een aanzienlijk belang heeft » : een staat :

- a) die de vlaggenstaat is van het schip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt, of
- b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden, of

c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of bedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft, of

d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade aangebracht hebben of bedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft, of

e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze staat, of

f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek, of

g) die laatst werd aangedaan door een ro-roveerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale wateren van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte

h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke staat;

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

21 « enregistreur des données du voyage » ou « VDR » : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance des Résolutions A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;

22. « recommandation de sécurité » : toute proposition faite, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle :

a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

b) par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

23. « base de données EMCIP » : la base de données électronique européenne établie par l'Union européenne et intitulée « Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer » (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);

24. « navire belge » : un navire de mer autorisé à battre pavillon belge;

6. « OFEAN » : l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que créé par la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation;

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

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

Champ d'application

Art. 3. Le présent arrêté s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui surviennent dans les eaux du port de Bruxelles et qui impliquent des navires.

Le présent arrêté ne s'applique pas aux accidents de navigation et incidents qui impliquent uniquement :

a) des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

b) des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

c) des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

d) des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres.

Notification

Art. 4. Lorsqu'elle a connaissance d'un accident de navigation ou d'un incident survenu dans les eaux du port de Bruxelles, la société du Port de Bruxelles le notifie immédiatement à l'OFEAN, et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents, selon les modalités prévues par la loi du 2 juin 2012 et ses arrêtés d'exécution.

21. « Reisgegevensrecorder » of « VDR » : een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997, Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996;

22. « veiligheidsaanbeveling » : een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :

a) hetzij van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,

b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

23. « EMCIP-databank » : de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (European Maritiem Casualty Information Platform);

24. « Belgisch schip » : een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

25. « FOSO » : de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, opgericht bij wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen;

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

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

Toepassingsgebied

Art. 3. Dit besluit is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in wateren van de haven van Brussel en waarbij schepen betrokken zijn.

Dit besluit is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken :

a) oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;

b) schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -schepen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

c) binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;

d) visserschepen met een lengte van minder dan 15 meter.

Rapportage

Art. 4. Indien het kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt de vennootschap van de Haven van Brussel dit onverwijld aan de FOSO en bezorgt haar alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten, volgens de modaliteiten voorzien door de wet van 2 juni 2012 en haar uitvoeringsbesluiten.

Collaboration

Art. 5. La société du Port de Bruxelles collabore avec les enquêteurs de l'OFEAN.

Traitement équitable des gens de mer

Art. 6. Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident de navigation ou d'incident, des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident ou d'incident de mer.

Entrée en vigueur

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2013.

Exécution

Art. 8. La Ministre, ayant les Travaux publics, le Transport, le Port de Bruxelles et l'Informatique dans ses attributions, est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 20 juin 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

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

R. VERVOORT

La Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale
chargée des Travaux publics, du Transport,
du Port de Bruxelles et de l'Informatique,
Mme B. GROUWELS

Samenwerking

Art. 5. De vennootschap van de Haven van Brussel werkt samen met de onderzoekers van de FOSO.

Billijke behandeling van zeelieden

Art. 6. Overeenkomstig de vigerende wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

Inwerkingtreding

Art. 7. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2013.

Uitvoering

Art. 8. De Minister bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer, Haven van Brussel en Informatica is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 20 juni 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Nethheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
belast met Openbare Werken, Vervoer,
Haven van Brussel en Informatica,
Mevr. B. GROUWELS

AUTRES ARRETES — ANDERE BESLUITEN

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35610]

Provincie Vlaams-Brabant. — Ruimtelijke ordening. — Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

GALMAARDEN. — Bij besluit van 30 mei 2013 heeft de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Galmaarden, zoals definitief vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 26 maart 2013, bestaande uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte, goedgekeurd met uitsluiting van :

- Richtinggevend deel, p. 145, voorlaatste alinea :

« Naast de mogelijkheden via het grond- en pandenbeleid kan de gemeente » en « de woonmogelijkheden in dit gebied verder ontwikkelen »;

- Kaart 20 (Gewenste ruimtelijke structuur) :

Legende-item 'bestaand zonevreemd sportterrein' en bijhorende aanduiding op de kaart.

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35609]

Provincie Vlaams-Brabant. — Ruimtelijke ordening. — Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

HULDENBERG. — Bij besluit van 16 mei 2013 heeft de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Huldenberg, zoals definitief vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 28 februari 2013, bestaande uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte, goedgekeurd met uitsluiting van de met blauw omrande delen, zoals vermeld in het besluit.