

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 1068

[C — 2004/14055]

19 MAART 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectie-reglement

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 2, § 1, en op artikel 4, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978, 10 juli 1981, 28 maart 1984, 2 mei 1984, 7 mei 1984, 12 juni 1996, 20 januari 1997, 7 januari 1998, 13 juli 1998, 13 september 1998, 23 december 1998, 3 mei 1999, 23 oktober 2001, 11 maart 2002, 31 januari 2003 en 29 februari 2004;

Overwegende dat richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen, gewijzigd bij richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen, wordt omgezet in nationaal recht door onderhavig besluit;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 17, eerste lid, van richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen, bepaalt dat de lid-Staten de nodige bepalingen moeten vaststellen en bekendmaken vóór 5 augustus 2003 om aan de richtlijn te voldoen;

Overwegende dat België met brief van 3 oktober 2003 door de Commissie van de Europese Gemeenschappen in gebreke werd gesteld wegens niet tijdige omzetting van de richtlijn en bijgevolg de richtlijn dringend moet omzetten in nationaal recht om een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;

Gelet op advies 36.693/4 van de Raad van State, gegeven op 10 maart 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 november 1978, 28 maart 1984, 7 mei 1984 en 12 juni 1996 wordt punt 1 aangevuld als volgt :

« SOLAS-verdrag van 1974 » : het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee samen met de protocollen en wijzigingen daarop, in de versie die van kracht is;

« bulkschip » : een schip zoals omschreven in voorschrift IX/1.6 van het SOLAS-verdrag van 1974, namelijk :

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

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

— een « combination carrier » zoals omschreven in voorschrift II-2/3.27 van het SOLAS-verdrag van 1974; ».

Art. 2. Artikel 107 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 28 maart 1984, wordt aangevuld met het volgende punt :

« 4. De bepalingen van bijlage XIXbis zijn van toepassing op alle bulkschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die een terminal aandoen voor het laden of lossen van vaste bulkloading met uitzondering van graan.

Onverminderd het bepaalde in voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag van 1974 is bijlage XIXbis niet van toepassing wanneer voor het laden en lossen uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de uitrusting van het bulkschip. »

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 1068

[C — 2004/14055]

19 MARS 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 2, § 1^{er}, et l'article 4, modifié par la loi du 3 mai 1999;

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

Considérant que la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, modifiée par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires, est transposée en droit national par le présent arrêté;

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

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 européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, les Etats membres doivent adopter et publier avant le 5 août 2003, les dispositions nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que par lettre du 3 octobre 2003 la Commission des Communautés européennes a mis la Belgique en demeure 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 36.693/4 du Conseil d'Etat, donné le 10 mars 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 24 novembre 1978, 28 mars 1984, 7 mai 1984 et 12 juin 1996, le point 1^{er} est complété comme suit :

« 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.

« vraquier » : un vraquier tel que défini dans la règle IX/1.6 de la convention SOLAS de 1974, 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; ».

Art. 2. L'article 107 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 28 mars 1984, est complété par le point suivant :

« 4. Les dispositions de l'annexe XIXbis s'appliquent à tous les vraquiers, quel que soit leur pavillon, faisant escale à un terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, à l'exclusion des graans.

Sans préjudice des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974, l'annexe XIXbis 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. In hetzelfde besluit wordt een bijlage XIXbis ingevoegd, luidende :

« BIJLAGE XIXbis

VOORSCHRIFTEN EN PROCEDURES VOOR HET VEILIG LADEN EN LOSSEN VAN BULKSCHEPEN, ONGEACHT DE VLAG DIE ZIJ VOEREN

1. DEFINITIES

Voor de doeleinden van deze bijlage wordt verstaan onder :

a) « 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 die van kracht is;

b) « vaste bulkklading » : vaste stortlading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974, met uitzondering van graan;

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

d) « terminal » : iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die is uitgerust voor laden of lossen van vaste bulkklading in of uit bulkschepen en die daarvoor wordt gebruikt;

e) « 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;

f) « 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;

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

h) « erkende organisatie » : een organisatie die is erkend 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 zeevaartspectiereglement;

i) « administratie van de vlaggenstaat » : de bevoegde autoriteiten van de staat waarvan het bulkschip gerechtigd is de vlag te voeren;

j) « havenstaatcontrole-instantie » : de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer;

k) « bevoegde autoriteit » : de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn;

l) « ladinggegevens » : de ingevolge voorschrift VI/2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;

m) « 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;

n) « 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;

o) « verklaring inzake de dichtheid van vaste bulkklading » : de overeenkomstig voorschrift XII/10 van het SOLAS-verdrag van 1974 te verstrekken informatie over de dichtheid van de lading.

2. EISEN MET BETREKKING TOT DE OPERATIONELE GESCHIKTHEID VAN BULKSCHEPEN

De bulkschepen moeten operationeel geschikt zijn voor het laden of lossen van vaste bulkklading en voldoen aan de bepalingen van aanhangsel A.

3. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE KAPITEIN

Inzake de verantwoordelijkheden van de kapitein worden de volgende beginselen in acht genomen en toegepast :

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 aanhangsel B vermelde gegevens ruim vóór het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip bij de terminal.

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

Art. 3. Une annexe XIXbis, rédigée comme suit, est insérée dans le même arrêté :

« ANNEXE XIXbis

EXIGENCES ET PROCEDURES POUR LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT SURS DES VRAQUIERS, QUEL QUE SOIT LEUR PAVILLON

1. DEFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend par :

a) « 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, dans sa version actualisée;

b) « 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;

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

d) « 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;

e) « 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;

f) « 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;

g) « 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;

h) « 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;

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

j) « autorité chargée du contrôle par l'Etat du port » : le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime;

k) « autorité compétente » : les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;

l) « renseignements sur la cargaison » : les renseignements sur la cargaison requis aux termes de la règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974;

m) « 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;

n) « 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;

o) « 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.

2. EXIGENCES CONCERNANT L'APTITUDE OPERATIONNELLE DES VRAQUIERS

Les vraquiers doivent disposer de l'aptitude opérationnelle au chargement ou au déchargement de cargaisons solides en vrac et être conformes aux dispositions de l'appendice A.

3. RESPONSABILITES DU CAPITAINE

Concernant les responsabilités du capitaine, les principes énoncés ci-après sont respectés et appliqués :

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'appendice B.

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

4. PROCEDURES TUSSEN BULKSCHEPEN EN TERMINALS

Bij laden of lossen van bulkschepen met vaste bulkclading worden de volgende procedures gevolgd :

a) Alvorens vaste bulkclading wordt geladen of gelost, bereikt de kapitein met 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 bevestigt zijn instemming met het plan door het te ondertekenen.

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

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

b) Vóór het begin van de laad- of losverrichtingen wordt de veiligheidscontrolelijst schip/wal door de kapitein ingevuld en ondertekend overeenkomstig de richtsnoeren in aanhangsel 4 van de BLU-code.

c) De kapitein ziet erop toe dat tussen het schip en de terminal een doeltreffende communicatie tot stand wordt gebracht en ononderbroken in stand wordt 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 hem of van de terminalvertegenwoordiger om de laad- of losverrichtingen stop te zetten.

d) De kapitein voert de laad- of losverrichtingen volgens het overeengekomen plan uit. Er kan enkel van het overeengekomen laad- of losplan worden afgeweken, indien hij er schriftelijk mee instemt en mits voorafgaand overleg met de terminalvertegenwoordiger.

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

5. ROL VAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT

a) Onverminderd de rechten en plichten van de kapitein overeenkomstig voorschrift VI/7.7 van het SOLAS-verdrag van 1974 verhindert de bevoegde autoriteit het laden of lossen van vaste bulkclading of doet ze het stopzetten wanneer zij duidelijke aanwijzingen heeft dat de veiligheid van het schip of de bemanning door de laad- of losverrichtingen in gevaar zou worden gebracht.

b) Heeft de bevoegde autoriteit kennis van een meningsverschil tussen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over de toepassing van de procedures tussen bulkschepen en terminals, zoals bedoeld in punt 4, dan zal zij optreden zodra de veiligheid en/of het mariene milieu dat vereisen.

6. REPARATIE VAN TIJDENS LADEN OF LOSSEN ONTSTANE SCHADE

a) Wanneer de structuur of de uitrusting van het schip tijdens laden of lossen wordt beschadigd, wordt deze schade, nadat ze door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein werd gemeld, zo nodig gerepareerd.

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

d) Avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le capitaine s'acquitte des obligations énoncées à l'appendice C.

4. PROCEDURES 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 :

a) Avant le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac, le capitaine convient avec le représentant du terminal d'un plan de chargement ou de déchargement conforme aux dispositions de la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974. Le plan de chargement ou de déchargement est élaboré conformément au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU. Le numéro OMI du vraquier concerné y est indiqué. Le capitaine confirme son 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 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 pendant une période de six mois, pour permettre à l'autorité compétente de procéder à toute vérification nécessaire.

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

c) Le capitaine veille à ce qu'une communication effective entre le navire et le terminal soit 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 il ou le représentant du terminal ordonne de surseoir aux opérations de chargement ou de déchargement.

d) Le capitaine conduit les opérations de chargement ou de déchargement conformément au plan convenu. On peut seulement s'écarter du plan de chargement ou de déchargement approuvé, s'il donne son accord écrit et après consultation préalable avec le représentant du terminal.

e) A l'issue du chargement ou du déchargement, le capitaine confirme 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 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.

5. ROLE DE L'AUTORITE COMPETENTE

a) Sans préjudice des droits et obligations du capitaine prévus à la règle VI/7.7 de la convention SOLAS de 1974, l'autorité compétente empêche ou fait cesser les opérations de chargement ou de déchargement de cargaisons solides en vrac lorsqu'elle dispose d'éléments précis donnant à penser que la sécurité du navire ou de l'équipage serait menacée par ces opérations.

b) Lorsque l'autorité compétente est informée d'un désaccord entre le capitaine et le représentant du terminal sur l'application des procédures entre les vraquiers et les terminaux, visées au point 4, l'autorité compétente intervient, en cas de besoin, dans l'intérêt de la sécurité et/ou de l'environnement marin.

6. REPARATION DES AVARIES SURVENUES AU COURS DU CHARGEMENT OU DU DECHARGEMENT

a) Si une avarie de la structure ou des équipements du navire survient au cours du chargement ou du déchargement, elle est réparée, si nécessaire, après être signalée par le représentant du terminal au capitaine.

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

c) Om het in b) bedoelde besluit te kunnen nemen, kan voor een vreemd bulkschip de 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.

d) Dit punt 6 laat het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement onverlet.

AANHANGSEL A bij bijlage XIXbis

EISEN MET BETREKKING TOT DE OPERATIONELE GESCHIKTHEID VAN BULKSCHEPEN VOOR HET LADEN EN LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING

(zoals bedoeld in punt 2 van deze bijlage)

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

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

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. Indien het vereist is een goedgekeurde beladingscomputer aan boord te hebben, moet dit instrument gecertificeerd zijn en bedrijfsklaar voor de uitvoering van spanningsberekeningen tijdens laden en lossen.

6. Voortstuwings- en hulpmachines moeten in goede werkende staat verkeren.

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

AANHANGSEL B bij bijlage XIXbis

DOOR DE KAPITEIN AAN DE TERMINAL TE VERSTREKKEN INFORMATIE

(zoals bedoeld in punt 3, b), van deze bijlage)

1. Het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip, zo vroeg mogelijk aangekondigd. De aankondiging wordt zo nodig bijgesteld.

2. Bij de eerste aankondiging van het aankomsttijdstip :

a) naam, roepnaam, IMO-nummer, vlag en thuishaven;

b) laad- of losplan, met vermelding van de hoeveelheid lading, de hoeveelheid die per luik gestuwd wordt, de volgorde van laden of lossen en de hoeveelheid die bij elke storting of losstap wordt verwerkt;

c) diepgang bij aankomst en geplande diepgang bij vertrek;

d) voor ballasten of ontballasten vereiste tijd;

e) lengte van het schip over alles, grootste breedte van het schip en lengte van het ladinggedeelte van het voorste luikhoofd van het verst naar voren gelegen luik tot aan het achterste luikhoofd van het verst naar achteren gelegen luik waarin lading zal worden geladen of waaruit lading zal worden gelost;

f) afstand van de waterlijn tot het eerste luik waarlangs zal worden geladen of gelost en afstand van de zijkant van het schip tot aan de luikopening;

g) plaats van de valreep van het schip;

h) hoogte boven de waterlijn;

i) details over en capaciteit van de laad- en losapparatuur aan boord van het schip, indien aanwezig;

j) aantal en type meertrossen;

k) specifieke verzoeken, onder andere in verband met trimmen of continu meten van het vochtgehalte van de lading;

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

d) Le présent point 6 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.

APPENDICE A à l'annexe XIXbis

EXIGENCES LIEES À L'APTITUDE OPERATIONNELLE DES VRAQUIERS AU CHARGEMENT ET AU DECHARGEMENT DE CARGAISONS SOLIDES EN VRAC

(visées au point 2 de la présente annexe)

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

1. 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.

2. 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.

3. 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.

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

5. 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.

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

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

APPENDICE B à l'annexe XIXbis

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE CAPITAINE AU TERMINAL

(visés au point 3, b), de la présente annexe)

1. L'heure prévue d'arrivée du navire au large du port, dès que possible. Cette indication doit être mise à jour le cas échéant.

2. Lors de la communication initiale de l'heure prévue d'arrivée :

a) nom, indicatif d'appel, numéro OMI, Etat du pavillon et port d'immatriculation;

b) plan de chargement ou de déchargement indiquant la quantité de cargaison, l'arrimage par les écoutes, l'ordre de chargement ou de déchargement et la quantité à charger ou à décharger lors de chaque opération de déversement;

c) tirant d'eau à l'arrivée et tirant d'eau prévu au départ;

d) temps requis pour le ballastage ou le débarrassage;

e) longueur hors tout et largeur du navire et longueur de la tranche à cargaison depuis le surbau avant de l'écoute située à l'extrémité avant jusqu'au surbau arrière de l'écoute située à l'extrémité arrière, par lesquelles la cargaison doit être chargée ou déchargée;

f) distance de la flottaison à la première écoute par laquelle le chargement ou le déchargement doit commencer et distance du bordé du navire à l'ouverture de l'écoute;

g) emplacement de l'échelle de coupée;

h) tirant d'air;

i) indications concernant les engins de manutention du navire et leurs capacités, le cas échéant;

j) nombre et type des aussières d'amarrage;

k) demandes particulières, concernant par exemple le nivellement de la cargaison ou la mesure en continu de la teneur en eau de la cargaison;

l) bijzonderheden over eventueel noodzakelijke reparaties die vertraging kunnen opleveren voor het afmeren, de aanvang van het laden of lossen of het vertrek van het schip na voltooiing van het laden of lossen;

m) alle andere door de terminal gevraagde informatie met betrekking tot het schip.

AANHANGSEL C bij bijlage XIXbis

PLICHTEN VAN DE KAPITEIN VOOR EN TIJDENS LAAD- OF LOSVERRICHTINGEN

(zoals bedoeld in punt 3, d), van deze bijlage)

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

1. op laden of lossen van lading en lozen of innemen van ballastwater toezicht wordt gehouden door de daarvoor verantwoordelijke scheepsofficier;

2. de verdeling van lading en ballastwater tijdens het gehele verloop van het laden of lossen wordt bewaakt om overbelasting van de scheepsstructuur te voorkomen;

3. het schip geen slagzij maakt of, indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, de helling zo klein mogelijk wordt gehouden;

4. het schip stevig afgemeerd blijft, rekening houdend met de plaatselijke weersomstandigheden en -voorspellingen;

5. voldoende officieren en bemanningsleden aan boord worden gehouden om de bevestiging van de meertrossen bij te stellen of voor elke normale of noodsituatie, rekening houdend met de vereiste rusttijden voor de bemanning om vermoeidheid te voorkomen;

6. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voorschriften voor het trimmen van de lading, die in overeenstemming moeten zijn met de procedures van de « IMO-Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes »;

7. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voor zijn schip geldende eisen inzake de onderlinge afstemming tussen ontballasten of ballasten en het tempo van laden of lossen, alsook van elke afwijking van het ontballastings- of ballastingsplan of van enig ander aspect dat op het laden of lossen van de lading van invloed kan zijn;

8. 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;

9. er een akkoord bestaat met de terminalvertegenwoordiger 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;

10. 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 en overeenkomstig alle ter zake geldende voorschriften;

11. gedurende de laatste stadia van het laden of lossen nauwlettend toezicht wordt gehouden op de laad- of losverrichtingen en op het schip;

12. de terminalvertegenwoordiger onverwijld wordt gewaarschuwd wanneer de laad- of losverrichtingen schade of een gevaarlijke situatie hebben veroorzaakt of dreigen te veroorzaken;

13. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte wordt gesteld wanneer met het definitieve trimmen van het schip moet worden begonnen zodat het transportsysteem eerst kan worden leeggemaakt;

14. binnen eenzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsconstructie te voorkomen;

15. bij het ballasten van één of meer ruimen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat ontvlambare dampen uit de ruimen vrijkomen, en de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen alvorens toestemming wordt gegeven om aangrenzend aan of boven die ruimen met hoge temperatuur gepaard gaande werkzaamheden uit te voeren. »

Art. 4. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

l) détails de toute réparation nécessaire susceptible de retarder l'accostage, le commencement du chargement ou du déchargement, ou de retarder l'appareillage à l'issue du chargement ou du déchargement;

m) tout autre renseignement concernant le navire, demandé par le terminal.

APPENDICE C à l'annexe XIXbis

OBLIGATIONS DU CAPITAINE AVANT ET PENDANT LES OPERATIONS DE CHARGEMENT OU DE DECHARGEMENT

(visées au point 3, d), de la présente annexe)

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

1. le chargement ou le déchargement du navire ainsi que le déversement ou la prise d'eau de ballast se fassent sous le contrôle de l'officier responsable;

2. la répartition de la cargaison et de l'eau de ballast soit surveillée pendant tout le processus de chargement ou de déchargement, afin que la structure du navire ne subisse pas de contraintes excessives;

3. le navire reste d'aplomb, ou bien, si une gîte est nécessaire pour des raisons opérationnelles, elle demeure aussi réduite que possible;

4. le navire demeure amarré de manière sûre, compte tenu des conditions météorologiques locales et des prévisions en la matière;

5. un nombre suffisant d'officiers et de membres d'équipage demeurent à bord pour l'ajustement des aussières d'amarrage ainsi que pour toute situation normale ou d'urgence, compte tenu de la nécessité de laisser à l'équipage des périodes de repos suffisantes pour éviter la fatigue;

6. le représentant du terminal soit averti des exigences en matière de nivellement de la cargaison, qui doit être conforme aux procédures du recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, de l'OMI;

7. le représentant du terminal soit averti des exigences du navire en matière d'harmonisation entre le débarrassage ou le ballastage et la cadence de chargement ou de déchargement, et de tout écart par rapport au plan de débarrassage ou de ballastage, ou de tout autre point susceptible d'affecter le chargement ou le déchargement de la cargaison;

8. 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; lorsque pour des raisons pratiques 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;

9. 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;

10. 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 en la matière;

11. une surveillance étroite des opérations de chargement et de déchargement et du navire soit assurée lors des phases finales du processus de chargement ou de déchargement;

12. le représentant du terminal soit averti immédiatement lorsque le processus de chargement ou de déchargement a provoqué une avarie ou créé une situation dangereuse, ou lorsqu'il est susceptible de le faire;

13. le représentant du terminal soit avisé lorsque la mise en assiette finale du navire doit commencer, afin de permettre l'évacuation des dispositifs transporteurs;

14. pour une même cale, le déchargement à tribord correspond étroitement au déchargement à bâbord afin d'éviter une torsion de la structure du navire;

15. il soit tenu compte, lors du ballastage d'une ou de plusieurs cales, de l'éventualité de rejets de vapeurs inflammables en provenance des cales, et que des précautions soient prises avant l'autorisation de tout travail à chaud à côté ou au-dessus de ces cales. »

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 5. Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 maart 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Art. 5. Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 mars 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 1069

[C — 2004/14034]

12 FEBRUARI 2004. — Ministerieel besluit betreffende de modaliteiten voor het indienen van de erkenningsaanvraag van de instanties belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele onderdelen of met het inleiden van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen in het kader van de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

De Minister van Mobiliteit,

Gelet op het koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op de hoogdringendheid gerechtvaardigd door :

— de noodzaak om de aan de lid-Staten toegekende omzettingstermijn te eerbiedigen om op zijn minst de overschrijding ervan binnen de perken te houden, teneinde te vermijden dat de vertraging tot gevolg zou hebben dat de Europese Commissie een procedure tot ingebrekestelling tegen de Belgische Staat zou inzetten wegens niet omzetting van de richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en dat de verantwoordelijkheid van de Staat niet in het geding zou komen voor het niet naleven van zijn verplichtingen;

— de noodzaak om onmiddellijk over duidelijke uitvoeringsregels te beschikken betreffende de modaliteiten voor het indienen van de erkenningsaanvraag voor de instanties belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele onderdelen of met het inleiden van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen in het kader van de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

— de noodzaak om onmiddellijk alle maatregelen te treffen die toelaten een hoge veiligheidsgraad voor het spoorverkeer te waarborgen;

Gelet op de wetten op de Raad van State gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996,

Besluit :

Artikel 1. De erkenningsaanvraag wordt per aangetekende brief met ontvangstbewijs gestuurd naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Vervoer te Land, Directie Spoorvervoer, Kantersteen 12, te 1000 Brussel.

Art. 2. De aanvraag gaat vergezeld van de documenten en stukken die staven dat de instantie voldoet aan de bepalingen bedoeld in het artikel 28 en aan bijlage VII van het bovengenoemde koninklijk besluit van 15 mei 2003.

Art. 3. De aanvraag vermeldt voor welk(e) type(s) interoperabele onderdelen de erkenning tot het beoordelen van hun conformiteit of hun geschiktheid voor gebruik wordt gevraagd of voor welk(e) type(s) subsystemen om erkenning voor het uitvoeren van keuringsprocedures wordt verzocht.

Art. 4. De aanvrager verstrekt op verzoek van het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directie Spoorvervoer, alle inlichtingen die het mogelijk maken te beoordelen of hij aan de erkenningsvoorwaarden voldoet.

Art. 5. § 1. De documenten en stukken overgezonden door de aanvrager in het kader van dit besluit dienen te bestaan uit één origineel en twee kopieën.

§ 2. Alle documenten en stukken die door de aanvrager in het kader van dit besluit in een buitenlandse taal worden overgezonden, met uitzondering van de zuiver technische specificaties, moeten worden

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 1069

[C — 2004/14034]

12 FEVRIER 2004. — Arrêté ministériel relatif aux modalités d'introduction de la demande d'agrément des organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

Le Ministre de la Mobilité

Vu l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, notamment l'article 28;

Vu l'urgence motivée par :

— la nécessité de respecter le délai de transposition accordé aux Etats membres ou tout au moins de maintenir son dépassement dans de strictes limites, afin d'éviter que tout retard ait pour conséquence l'ouverture par la Commission européenne, d'une procédure à l'encontre de la Belgique pour non transposition de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, et que la responsabilité de l'Etat ne puisse être mise en cause pour manquement aux obligations lui incombant;

— la nécessité de disposer immédiatement de règles d'exécution précises en ce qui concerne les modalités d'introduction des demandes d'agrément des organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

— la nécessité de prendre immédiatement toutes les mesures qui permettent de garantir un haut degré de sécurité des circulations ferroviaires;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996,

Arrête :

Article 1^{er}. La demande d'agrément est adressée, par envoi recommandé, avec accusé de réception, au Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport terrestre, Direction Transport par Rail, Cantersteen 12, à 1000 Bruxelles.

Art. 2. La demande contient les documents et les pièces attestant que l'organisme satisfait aux dispositions visées à l'article 28 et à l'annexe VII de l'arrêté royal du 15 mai 2003 précité.

Art. 3. La demande indique le ou les type(s) de constituants d'interopérabilité pour lesquels l'agrément en matière de procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi est sollicité, ou le ou les sous-système(s) pour lesquels l'agrément en matière de procédure de vérification est sollicité.

Art. 4. Le demandeur fournit, sur demande de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction Transport par Rail, toutes les informations permettant d'apprécier s'il satisfait aux conditions d'agrément.

Art. 5. § 1^{er}. Les documents et pièces transmis par le demandeur dans le cadre du présent arrêté doivent être constitués d'un original et de deux copies.

§ 2. Tous documents et pièces en langue étrangère à l'exception de spécifications purement techniques, transmis par le demandeur dans le cadre du présent arrêté, doivent être accompagnés d'une traduction