

VLAAMSE OVERHEID

N. 2006 — 4471

[C — 2006/36828]

20 OKTOBER 2006. — Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen

De Vlaamse Regering,

Gelet op de artikelen 5, § 2, 7, § 2 en 3, en 8 van het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën gegeven op 15 juli 2005;

Gelet op advies 40.739/3 van de Raad van State, gegeven op 4 juli 2006, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° het decreet : het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen;

2° internationale verdragen : de verdragen zoals omschreven in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 95/21/EG van de Raad, in de versie die van kracht is;

3° bevoegde autoriteit : het havenbedrijf zoals gedefinieerd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;

4° ladinggegevens : de ingevolge voorschrift VI/2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;

5° laad- of losplan : een plan als vermeld in voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-verdrag van 1974, in het in aanhangsel 2 van de BLU-code opgenomen formaat;

6° veiligheidscontrolelijst schip/wal : de controlelijst inzake veiligheid aan boord en aan wal als vermeld in sectie 4 van de BLU-code, in het in aanhangsel 3 van de BLU-code opgenomen formaat.

Art. 2. De eisen in verband met de geschiktheid van terminals voor het laden en lossen van vaste bulkclading, zoals bepaald in artikel 5, § 1, 1°, en § 2, van het decreet, zijn de volgende :

1° 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;

2° 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 personeel dat over de nodige kwalificaties beschikt en dat, in voorkomend geval, is gecertificeerd;

3° 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;

4° terminalpersoneel dat wordt ingezet voor het laden en lossen krijgt en gebruikt persoonlijke beschermingsmiddelen en geniet voldoende rust om ongelukken wegens vermoeidheid te voorkomen.

Art. 3. Op basis van artikel 7, § 1, 1°, en § 2, van het decreet moet de terminalvertegenwoordiger de volgende informatie aan de kapitein verstrekken :

1° de naam van de ligplaats waar het laden of lossen plaatsvindt en het vermoedelijke tijdstip van afmeren en van de voltooiing van de laad- of losverrichtingen;

2° de kenmerken van de laad- en losapparatuur, met inbegrip van het nominale laad- of lostempo van de terminal en het aantal laad- of lospunten dat moet worden gebruikt, alsook de tijd die naar schatting nodig is voor elke storting of losstap;

3° de kenmerken van de ligplaats of van de kade waarvan de kapitein kennis moet hebben, met inbegrip van de plaats waar vaste en mobiele obstakels, fenders, meerpalen en afmeervoorzieningen zich bevinden;

4° de minimumwaterdiepte op de ligplaats en in de vaargeul naar en van de ligplaats;

5° de waterdichtheid van de ligplaats;

6° de 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;

7° de regels betreffende loopplanken en toegang;

8° de kant van het schip die langs de kade moet liggen;

9° de maximumsnelheid waarmee de kade mag worden genaderd en de beschikbaarheid van sleepboten, met vermelding van het type en de trekkracht ervan;

10° de volgorde bij het laden van verschillende ladingdelen en eventuele beperkingen als het niet mogelijk is om de lading te laden in een volgorde of in een ruim die voor het schip het beste is;

11° de eigenschappen van de te storten lading die risico's kunnen opleveren wanneer als de lading met een andere lading of met residuen aan boord van het schip in contact komt;

12° informatie vooraf over de geplande laad- of loshandelingen of over wijzigingen op bestaande laad- of losplannen;

13° 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;

14° de vereiste meertrossen;

15° kennisgeving van ongebruikelijke afmeervoorzieningen;

16° eventuele beperkingen inzake ballasten of ontballasten;

17° door de bevoegde autoriteit toegestane maximumdiepgang bij vertrek;

18° elke andere, door de kapitein gevraagde inlichting over de terminal.

Art. 4. Ter uitvoering van artikel 7, § 1, 4°, en § 3, van de in het decreet opgesomde taken moet de terminalvertegenwoordiger voor en tijdens de laad- en losverrichtingen de volgende taken verrichten :

1° de kapitein in kennis stellen van de namen van de voor het laden of lossen verantwoordelijke personeelsleden van de terminal, alsook de verantwoordelijken van het stouwersbedrijf, die verantwoordelijk zijn voor de havenarbeid, van de naam van de agent van de verscheper, en hij moet hem medelen hoe hij met die personen contact kan opnemen;

2° alle voorzorgsmaatregelen treffen om te voorkomen dat het schip door de laad- of losapparatuur wordt beschadigd, en de kapitein inlichten als er schade optreedt;

3° ervoor zorgen dat het schip, overeenkomstig de door de kapitein opgelegde laad- of lossequentie, gelijklastig (in trim) blijft. Indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, moet de slagzij zo klein mogelijk worden gehouden;

4° ervoor zorgen dat binnen hetzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsstructuur te voorkomen;

5° bij lading met hoge dichtheid of als met grote stortingen wordt gewerkt, de kapitein erop wijzen dat, zolang de bovenkant van de ballasttanks niet volledig met lading is bedekt, de scheepsstructuur hevige plaatselijke schokken kan ondergaan, met name als 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 moeten worden genomen;

6° ervoor 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;

7° aantekening houden van het gewicht en de verdeling van de geladen of geloste lading en ervoor zorgen dat het in de ruimen aanwezige gewicht niet van het overeengekomen laad- of losplan afwijkt;

8° ervoor zorgen dat de lading bij het laden en lossen volgens de wensen van de kapitein wordt getrimd;

9° ervoor 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 ze aan het eind van het laadproces volledig leeg zijn. Daartoe moet de terminalvertegenwoordiger de kapitein in kennis stellen van de nominale tonnages van de transporteur van de terminal, alsook van alle voorschriften betreffende het leegmaken van het transportsysteem bij voltooiing van het laden;

10° in geval van lossen, de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium waarschuwen als het voornemen bestaat om het aantal lospunten te verhogen of te verlagen, en de kapitein inlichten als het lossen van een ruim als voltooid wordt beschouwd;

11° erop toezien 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;

12° tijdstippen afspreken met de kapitein waarop het laden kan worden onderbroken, alsook de duur van de onderbrekingen, wanneer de kapitein meldt dat het om praktische redenen niet mogelijk is om het ballastwater van het schip voor het trimmen tijdens het laden volledig te lozen;

13° overeenstemming bereiken met de kapitein 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;

14° maatregelen nemen zodat, 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 hij hiervoor toestemming verleent en dit overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit gebeurt.

Art. 5. Ter uitvoering van artikel 8 van het decreet worden bij het laden of lossen van bulkschepen met vaste bulklading door de terminalvertegenwoordiger de volgende procedures gevolgd :

1° voor vaste bulklading wordt geladen of gelost, bereikt de terminalvertegenwoordiger met de kapitein 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 terminalvertegenwoordiger bevestigt zijn instemming met het plan door het te ondertekenen.

Elke verandering in het plan die volgens de terminalvertegenwoordiger of de kapitein 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° voor het begin van de laad- of losverrichtingen wordt de veiligheidscontrolelijst schip/wal door de terminalvertegenwoordiger ingevuld en ondertekend overeenkomstig de richtsnoeren in aanhangsel 4 van de BLU-code;

3° de terminalvertegenwoordiger ziet erop toe dat er 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 de kapitein of van de terminalvertegenwoordiger zelf om de laad- of losverrichtingen stop te zetten;

4° de terminalvertegenwoordiger voert de laad- of losverrichtingen volgens het met de kapitein overeengekomen plan uit. De terminalvertegenwoordiger is verantwoordelijk voor het laden of lossen van de vaste bulkclading 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 en schriftelijke instemming van de kapitein wijkt hij niet van het overeengekomen laad- of losplan af;

5° na het laden of lossen bevestigt de terminalvertegenwoordiger schriftelijk dat het laden of lossen volgens het laad- of losplan, met inbegrip van eventuele overeengekomen afwijkingen, is verlopen. Als een schip is gelost, bevat die bevestiging tevens de vermelding dat de laadruimen zijn gelegeerd en gereinigd overeenkomstig de voorschriften van de kapitein, alsmede de vermelding van eventuele door het schip of de installaties aan wal opgelopen schade en van de herstellingen als die zijn uitgevoerd.

Art. 6. De Vlaamse minister, bevoegd voor de waterwegen en hun aanhorigheden en de havens en hun aanhorigheden, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 20 oktober 2006.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Y. LETERME

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,
K. PEETERS

—
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2006 — 4471

[C – 2006/36828]

20 OCTOBRE 2006. — Arrêté du Gouvernement flamand portant exécution du décret du 17 mars 2006 convertissant 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

Le Gouvernement flamand,

Vu les articles 5, § 2, 7, § § 2 et 3, et 8 du décret du 17 mars 2006 convertissant 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;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 15 juillet 2005;

Vu l'avis 40 739/3 du Conseil d'Etat, donné le 4 juillet 2006, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition du Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° le décret : le décret du 17 mars 2006 convertissant 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;

2° traités internationaux : les traités tels que décrits à l'article 2, point 1°, de la Directive 95/21/CE du Conseil, dans la version étant en vigueur;

3° autorité compétente : la régie portuaire telle que définie au décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes et aux arrêtés d'exécution y afférents;

4° données sur les cargaisons : les données sur la cargaison exigées suite à la règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974;

5° plan de chargement ou de déchargement : un plan tel que mentionné à la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974 dressé dans le format repris à l'annexe 2 du recueil BLU;

6° liste de contrôle navire/quai : la liste de contrôle en matière de sécurité à bord et à quai telle que mentionnée à la section 4 du recueil BLU dressé dans le format repris à l'annexe 3 du recueil BLU;

Art. 2. Les exigences concernant l'aptitude de terminaux pour le chargement et le déchargement de cargaisons solides en vrac, telles que fixées à l'article 5, § 1^{er}, 1^o, et § 2, du décret, sont les suivantes :

1^o 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;

2^o le matériel de chargement et de déchargement du terminal doit être certifié et entretenu en bon état, conformément aux règles et aux normes applicables, et ne peut être manipulé que par du personnel dûment qualifié et possédant, le cas échéant, les certificats requis;

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

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

Art. 3. Sur la base de l'article 7, § 1^{er}, 1^o, et § 2, du décret, le représentant du terminal doit fournir les informations suivantes au capitaine :

1^o la désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et les opérations de chargement et de déchargement;

2^o les 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 étape de déchargement;

3^o les particularités du poste à quai ou de la jetée que le capitaine doit connaître, y compris l'emplacement des obstacles fixes ou mobiles, des défenses, des bollards et des dispositifs d'amarrage;

4^o la profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès vers ou du poste à quai;

5^o la densité de l'eau au poste à quai;

6^o la distance maximale entre la ligne de flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écoutille ou entre la ligne de 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;

7^o les dispositions concernant les passerelles et l'accès;

8^o le côté du navire qui devra se trouver le long du poste à quai;

9^o la vitesse maximale autorisée à l'approche de la jetée, ainsi que disponibilité et type des remorqueurs, et leur force de traction;

10^o l'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 concernant le mieux au navire;

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

12^o les 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;

13^o les indications visant à préciser si le matériel de chargement ou de déchargement du terminal est fixe ou si sa mobilité est limitée;

14^o les aussières d'amarrage requises;

15^o la notification de dispositions particulières concernant l'amarrage;

16^o les restrictions éventuelles quant au ballastage ou au déballastage;

17^o le tirant d'eau maximal à l'appareillage autorisé par l'autorité compétente;

18^o tout autre renseignement concernant le terminal, demandé par le capitaine.

Art. 4. En application de l'article 7, § 1^{er}, 4^o, et § 3, des tâches énumérées au décret, le représentant du terminal doit s'acquitter des tâches suivantes avant et pendant les opérations de chargement et de déchargement :

1^o informer le capitaine des noms des membres du personnel du terminal responsables des opérations de chargement ou de déchargement, ainsi que des agents de la société d'arrimage responsables du travail portuaire, du nom de l'agent du chargeur ainsi que les procédures à suivre pour se mettre en rapport avec ces personnes;

2^o 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;

3^o veiller à ce que la cargaison soit nivelée, au chargement comme au déchargement, conformément aux exigences du capitaine. Si le navire donne de la gîte pour des raisons opérationnelles, la gîte doit être limitée au maximum dans la mesure du possible;

4^o 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;

5° 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;

6° 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;

7° 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 convenue;

8° veiller à ce que la cargaison soit nivelée, au chargement comme au déchargement, conformément aux exigences du capitaine;

9° 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; A 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;

10° dans le cas du déchargement, avertir le plus tôt possible 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;

11° veiller à ce qu'aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire tant que celui-ci est à quai, sauf autorisation du capitaine et conformément à toute exigence de l'autorité compétente;

12° lorsque le capitaine signale qu'il n'est pas possible que le navire déverse toute son eau de ballast avant la phase de nivellement pendant le processus de chargement, le représentant du terminal s'accorde avec le capitaine sur les heures auxquelles le chargement doit éventuellement être arrêté ainsi que sur la durée de ces arrest;

13° atteindre un accord avec le capitaine quant aux actions à entreprendre en cas de pluie ou d'autres changements des conditions météorologiques, lorsque la nature de la cargaison créerait un risque en pareil cas;

14° prendre des mesures de sorte qu'aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire tant que celui-ci est à quai, sauf autorisation du capitaine et conformément à toute exigence de l'autorité compétente.

Art. 5. En exécution de l'article 8 du décret, les procédures suivantes sont respectées par le représentant du terminal lors du chargement et du déchargement de vraciers à cargaisons solides en vrac :

1° 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 et comprend le numéro OMI du vracier. Le représentant du terminal confirme son accord sur le plan en le signant.

Toute modification du plan susceptible, selon le représentant du terminal ou du capitaine, 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 convenue, ainsi que toute révision ultérieure convenue, 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° le représentant du terminal veille à ce qu'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 représentant du terminal conduit les opérations de chargement ou de déchargement conformément au plan convenue avec le capitaine. 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 approuvée, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine;

5° à l'issue du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal 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, cette confirmation écrite est accompagnée 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 ou installations à quai ainsi que toutes réparations effectuées.

Art. 6. Le Ministre flamand ayant les voies d'eau et leurs attenances et les ports et leurs attenances dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 20 octobre 2006.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
Y. LETERME

Le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature,
K. PEETERS