

## VLAAMSE OVERHEID

N. 2012 — 2236

[C — 2012/35891]

**13 JULI 2012. — Besluit van de Vlaamse Regering  
tot wijziging van verscheidene besluiten bij het Scheepvaartbegeleidingsdecreet**

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, gewijzigd bij decreet van 19 december 2008, in het bijzonder op de artikelen 2, § 2; 9 tot en met 11, 18, 27 en 44 tot en met 46;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 maart 2009;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 2 mei 2011;

Gelet op het advies 50.178/3 van de Raad van State, gegeven op 20 september 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Inleidende bepaling*

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2011/15/EU van de Commissie van 23 februari 2011 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

HOOFDSTUK 2. — *Wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007  
betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet*

**Art. 2.** In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt in punt 3° het woord «Monitoringrichtlijn» vervangen door de woorden «Europeesrechtelijke regelgeving».

HOOFDSTUK 3. — *Wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering  
van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart*

**Art. 3.** In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° aan punt 11° tot en met 15° worden de woorden «, en latere wijzigingen» toegevoegd;

2° er wordt een punt 17° en 18° toegevoegd, die luiden als volgt :

«17° resolutie MSC.286(86) van de IMO : resolutie MSC.286(86) van de Internationale Maritieme Organisatie, «Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils» genaamd, en latere wijzigingen;

18° MOU van Parijs : het op 26 januari 1982 in Parijs ondertekende memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole, en latere wijzigingen ervan.».

**Art. 4.** In hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 6 maart 2009, wordt in hoofdstuk V voor afdeling I, die afdeling 1/1 wordt, een nieuwe afdeling 1 ingevoegd, die luidt als volgt :

«Afdeling 1. — Algemene bepaling

Art. 8/1. Als de informatie, die op grond van dit hoofdstuk wordt verstrekt, wijzigt, brengt de gezagvoerder van het schip de instantie, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, of de havenkapiteinsdienst daarvan onmiddellijk op de hoogte.».

**Art. 5.** In hetzelfde besluit, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 maart 2009, worden een artikel 10/1, 10/2 en 10/3 ingevoegd, die luiden als volgt :

«Art. 10/1. § 1. Als een schip in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie door de instantie van de federale overheid die bevoegd is voor de havenstaatcontrole, en dat schip op weg is naar een haven of ankerplaats, die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 4, bevindt, meldt de exploitant, agent of gezagvoerder van het schip ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven of de ankerplaats of voor het vertrek ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van vertrek in de haven of de ankerplaats, als de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen, de volgende informatie :

1° scheepsidentificatienummer (naam, roepletters, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);

2° geplande duur van het verblijf in de haven;

3° voor tankers :

a) configuratie : enkelwandig, enkelwandig met gescheiden ballasttanks, dubbelwandig;

b) conditie van de lading en ballasttanks : vol, leeg, gevuld met inerte gassen;

c) volume en aard van de lading;

4° geplande handelingen in de haven of ankerplaats van bestemming : laden, lossen, andere handelingen;

5° geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming;

6° datum van de laatste uitgebreide inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

De havenkapiteinsdienst deelt die informatie, onmiddellijk nadat hij die ontvangen heeft, via elektronische weg mee aan de instantie, vermeld in artikel 2, § 1, 1°.

§ 2. De instantie, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, deelt de informatie, vermeld in paragraaf 1, onmiddellijk nadat ze die ontvangen heeft via de geëigende kanalen mee aan de instantie van de federale overheid, bevoegd voor de havenstaatcontrole.

Art. 10/2. De havenkapiteinsdienst zorgt ervoor dat de informatie over de werkelijke aankomsttijd en de werkelijke vertrektijd van elk schip dat de haven aandoet, die onder zijn bevoegdheid valt, alsook een identificatiecode van de betrokken haven, onmiddellijk via elektronische weg wordt bezorgd aan de instantie, vermeld in artikel 2, § 1, 1°.

De instantie, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, zorgt ervoor dat de informatie over de werkelijke aankomsttijd en de werkelijke vertrektijd van elk schip dat een haven of ankerplaats aandoet, alsook een identificatiecode van de betrokken haven, binnen een redelijke termijn wordt bezorgd aan de Europese inspectiedatabank via SafeSeaNet.

Art. 10/3. De minister kan, ter uitvoering van artikel 31bis, § 3, van het decreet, nadere maatregelen vaststellen, waaronder de invulling van wat wordt begrepen onder een melding via de geëigende kanalen.»

**Art. 6.** In artikel 12 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 maart 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt de inleidende zin vervangen door wat volgt :

«Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven niet voor vervoer worden aangeboden, noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, tenzij aan de kapitein of de exploitant, voor de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd :»;

2° in paragraaf 1, 3°, wordt tussen de zinssnede «van de producten zijn vermeld,» en de zinssnede «met inbegrip van de viscositeit» de zinssnede «waar van toepassing,» ingevoegd;

3° in paragraaf 1, 3°, worden de woorden «15°» vervangen door de zinssnede «15°C, alsook de andere gegevens die conform resolutie MSC.286(86) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan»;

4° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, die luidt als volgt :

«§ 1/1. Vaartuigen die komen van een haven buiten de Unie, en die een haven aandoen en gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vermeld in het eerste lid.»;

5° in paragraaf 2 worden tussen de woorden «de taak» en de woorden «van de verlader» de woorden «en de verantwoordelijkheid» ingevoegd.

**Art. 7.** In artikel 16, § 2, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in punt 1° wordt tussen de woorden «houdt een lijst van de betrokken schepen bij» en de woorden «en deelt die mee aan de dienst» de zinssnede «, werkt die bij» ingevoegd;

2° er worden een punt 3° en punt 4° toegevoegd, die luiden als volgt :

«3° alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in een haven of bij het loodsstation van drie uur of meer worden overeenkomstig artikel 10 meegedeeld aan de haven of aan de bevoegde instantie;

4° vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst. Die specifieke dienst wordt alleen als een lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat die dienst ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de eisen, vermeld in artikel 10, blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal twaalf uur.».

**Art. 8.** In artikel 21 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, die luidt als volgt :

«§ 1/1. Bij ijsgang die door de dienst, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, als een ernstige bedreiging wordt beschouwd voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten :

1° verstrekt de dienst, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, aan de gezagvoerder die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 4, bevindt, of die een van zijn havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en ijsbreekdiensten die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 4, bevinden;

2° kan de dienst, vermeld in artikel 2, § 1, 1°, onverminderd zijn plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven, en onverminderd andere verplichtingen die voortvloeien uit internationale voorschriften, aan de gezagvoerder die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 4, bevindt, en die een haven of terminal wil binnen- of uitvaren of een ankerplaats wil verlaten, vragen dat hij met documenten aantoont dat het schip aan de sterkte- en vermogens-eisen voldoet die op de ijsgang van het toepassingsgebied, vermeld in artikel 4, zijn afgestemd.»;

2° aan paragraaf 2 worden de woorden «en § 1/1» toegevoegd;

3° in paragraaf 3 worden tussen de woorden «vermeld in § 1» en de zinssnede «, wordt uitgegaan van» de woorden «en § 1/1» ingevoegd.

*HOOFDSTUK 4. — Wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum*

**Art. 9.** In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum worden aan punt 1° en 4° de woorden «, en latere wijzigingen» toegevoegd.

**Art. 10.** In artikel 8, § 2, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in punt 3° worden de woorden «Europese Gemeenschap» vervangen door de woorden «Europese Unie»;

2° er wordt een punt 3°/1 en punt 3°/2 ingevoegd, die luiden als volgt :

«3°/1 vaartuigen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over veiligheidscertificaten of financiële zekerheden als voorgeschreven bij de geldende communautaire regelgeving of internationale voorschriften;

3°/2 vaartuigen ten aanzien waarvan door de loodsen van het Vlaamse Gewest, de diepzeeloodsen, de havenloodsen, bootmannen of havenkapiteinsdiensten is gemeld dat ze klaarblijkelijke gebreken vertonen die de veiligheid van hun navigatie in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen;».

**Art. 11.** In artikel 9 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, die luidt als volgt :

«§ 1/1. Bij ijsgang die door het MRCC als een ernstige bedreiging wordt beschouwd voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten :

1° verstrekt het MRCC aan de gezagvoerder die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, bevindt, of die een van zijn havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en ijsbreekdiensten die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, bevinden;

2° kan het MRCC, onverminderd zijn plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven, en onverminderd andere verplichtingen die voortvloeien uit internationale voorschriften, aan de gezagvoerder die zich in het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, bevindt, en die een haven of terminal wil binnen- of uitvaren of een ankerplaats wil verlaten, vragen dat hij met documenten aantoont dat het schip aan de sterkte- en vermogens-eisen voldoet die op de ijsgang van het toepassingsgebied, vermeld in artikel 2, zijn afgestemd.»;

2° aan paragraaf 2 worden de woorden «en § 1/1» toegevoegd;

3° in paragraaf 3 worden tussen de woorden «vermeld in § 1» en de zinsnede «, wordt uitgegaan van» de woorden «en § 1/1» ingevoegd.

**Art. 12.** Aan artikel 10 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt tussen de woorden «het MRCC» en de woorden «onder meer de volgende maatregelen nemen» de woorden «of bij activering van het plan of plannen, vermeld in artikel 26 van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht, door de bevoegde instantie, vermeld in artikel 26, § 1, van voormeld Samenwerkingsakkoord.»;

2° aan het einde van paragraaf 1 wordt de volgende zin toegevoegd :

«Indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, kunnen de door het MRCC of de bevoegde instantie, vermeld in artikel 26 van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht, genomen maatregelen, vermeld in punt 1° en punt 4°, ook worden toegepast op de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.».

**Art. 13.** In hetzelfde besluit wordt een artikel 10/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

«Art. 10/1. In geval van een incident of ongeval dient de volgende informatie aan het MRCC te worden verstrekt door de exploitant, de gezagvoerder van een vaartuig of de eigenaar van gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord :

1° de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

2° de alarmnummers van de verlader of een andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de in geval van nood te nemen maatregelen.

#### HOOFDSTUK 5. — Slotbepaling

**Art. 14.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 13 juli 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
H CREVITS

#### TRADUCTION

#### AUTORITE FLAMANDE

F. 2012 — 2236

[C - 2012/35891]

#### 13 JUILLET 2012. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant divers arrêtés ayant trait au décret relatif à l'assistance à la navigation

Le Gouvernement flamand,

Vu le décret du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de coordination et de sauvetage maritimes), modifié par le décret du 19 décembre 2008, notamment les articles 2, § 2, 9 à 11 inclus, 18, 27 et 44 à 46 inclus;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif à l'assistance à la navigation, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 mars 2009;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif au « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de Coordination et de Sauvetage maritimes);

Arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2007 relatif au système de gestion central dans le cadre du décret relatif à l'Assistance à la Navigation;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 mai 2011;

Vu l'avis 50.178/3 du Conseil d'Etat, donné le 20 septembre 2011, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, 1<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Disposition introductive*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté prévoit la conversion partielle de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port, la conversion partielle de la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et la conversion partielle de la Directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011 modifiant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

CHAPITRE 2. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2007 relatif au système de gestion central dans le cadre du décret relatif à l'Assistance à la Navigation*

**Art. 2.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2007 relatif au système de gestion central dans le cadre du décret relatif à l'Assistance à la Navigation, les mots « Suivi du trafic » dans le point 3<sup>o</sup> sont remplacés par les mots « réglementation de droit européen ».

CHAPITRE 3. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif à l'assistance à la navigation*

**Art. 3.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif à l'assistance à la navigation, sont apportées les modifications suivantes :

1<sup>o</sup> les mots « , et modifications ultérieures » sont ajoutés aux points 11<sup>o</sup> à 15<sup>o</sup> inclus;

2<sup>o</sup> les points 17<sup>o</sup> et 18<sup>o</sup> sont ajoutés et rédigés comme suit :

« 17<sup>o</sup> résolution MSC.286(86) de l'OMI : résolution MSC.286(86) de l'Organisation maritime internationale, dénommée « Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils », et modifications ultérieures;

18<sup>o</sup> MOU de Paris : le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'état du port, signé à Paris le 26 janvier 1982 et ses modifications ultérieures. ».

**Art. 4.** Dans le même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 mars 2009, il est insérée au chapitre V avant la section Ire, qui devient la section 1/1, une nouvelle section Ire, rédigé comme suit :

« Section Ire. — Disposition générale

Art. 8/1. Lorsque l'information, fournie sur la base du présent chapitre, est modifiée, le capitaine du navire en informe immédiatement l'instance, citée dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, ou la capitainerie de port. ».

**Art. 5.** Dans le même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 mars 2009, sont insérés les articles 10/1, 10/2 et 10/3, rédigés comme suit :

« Art. 10/1. § 1<sup>er</sup>. Lorsqu'un navire est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée par une instance de l'autorité fédérale compétente pour le contrôle par l'Etat du port et lorsque ce navire fait route vers un port ou mouillage situé dans une zone d'application, visée à l'article 4, l'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire, communique, au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage précédent si le voyage doit durer moins de trois jours, l'information suivante :

1<sup>o</sup> numéro d'identification du navire (nom, indicatif d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

2<sup>o</sup> durée prévue de l'escale;

3<sup>o</sup> pour les navires-citernes :

a) configuration : simple coque, simple coque avec citernes de ballast séparées, double coque;

b) état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, remplies de gaz inertes;

c) volume et nature de la cargaison;

4<sup>o</sup> opérations envisagées au port ou au mouillage de destination : chargement, déchargement, autres opérations;

5<sup>o</sup> inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination;

6<sup>o</sup> date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

La capitainerie de port communique ces informations, dès réception de celles-ci, par voie électronique à l'instance, visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> ».

§ 2. L'instance, citée dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, communique l'information, citée dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, dès qu'elle l'a reçue par les canaux appropriés, à l'instance de l'autorité fédérale compétente pour le contrôle par l'Etat du port.

Art. 10/2. La capitainerie de port prend les mesures appropriées pour veiller à ce que les informations sur l'heure réelle d'arrivée et l'heure réelle de départ de tout navire faisant escale dans port ressortant de sa compétence, ainsi qu'un code identifiant du port concerné, soient immédiatement transmis par voie électronique à l'instance, visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>.

L'instance, visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, prend les mesures appropriées pour veiller à ce que les informations sur l'heure réelle d'arrivée et l'heure réelle de départ de tout navire faisant escale dans un port ou mouillage, ainsi qu'un code identifiant du port concerné, soient transmis dans un délai raisonnable à la banque de données d'inspection européenne SafeSeaNet.

Art. 10/3. Le Ministre peut, en exécution de l'article 31bis, § 3, du décret, fixer les modalités, parmi lesquelles la concrétisation de ce qu'il faut entendre par une notification par les canaux appropriés.

**Art. 6.** Dans l'article 12 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 mars 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1<sup>er</sup>, la phrase introductive est remplacée par la disposition suivante :

« Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être proposées au transport ou admises à bord d'un navire, quelle que soit la taille du navire, sauf si une déclaration a été transmise au capitaine du navire ou à l'exploitant, avant que les marchandises soient prises à bord, contenant les informations suivantes : »;

2° dans le paragraphe 1, 3°, la partie de phrase « là où d'application » est insérée entre la partie de phrase « les propriétés physico-chimiques des produits, » et la partie de phrase « y compris leur viscosité »;

3° dans le paragraphe 1, 3°, les mots « 15° » sont remplacés par la partie de phrase « 15°C, ainsi que les autres données figurant sur la feuille d'information de sécurité conformément à la résolution MSC 286(86) de l'OMI »;

4° il est inséré un paragraphe 1/1, rédigé comme suit :

« § 1/1. Les navires en provenance d'un port situé en dehors de l'union, qui fait escale dans un port et qui ont des marchandises dangereuses et polluantes à bord, disposent d'une déclaration du chargeur contenant les informations visées à l'alinéa premier. »;

5° dans le paragraphe 2, les mots « et la responsabilité » sont insérés entre les mots « revient la tâche » et les mots « de contrôler si »;

**Art. 7.** Dans l'article 16, § 2, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le point 1°, la partie de phrase «, l'actualise » est insérée entre les mots « tient une liste des navires concernés » et les mots « et la communique au service »;

2° sont ajoutés, les points 3° à 4° inclus, rédigés comme suit :

« 3° toute dérogation de trois ou plus au temps d'arrivée prévu dans un port ou près de la station de pilotage est communiquée, conformément à l'article 10, au port ou à l'instance compétente;

4° les exemptions ne sont accordées qu'à des navires individuels appartenant à un service spécifique.

Ce service spécifique est uniquement considéré comme étant un service de ligne si l'intention existe d'exploiter ce service au moins une fois par mois.

Les exemptions des exigences, visées à l'article 10, restent limitées aux voyages d'une durée envisagée d'un maximum douze heures. ».

**Art. 8.** Dans l'article 21, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° il est inséré un paragraphe 1/1, rédigé comme suit :

« § 1/1. En cas de formation de glace qui est considérée par le service, cité dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1°, comme une menace sérieuse pour la sécurité des vies humaines sur mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou les zones maritimes ou côtières d'autres états :

1° le service, cité dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1°, transmet au capitaine qui se trouve dans la zone d'application, citée dans l'article 4, ou qui veut entrer dans ou sortir d'un de leurs ports, toutes les données relatives à la formation de glace, aux routes recommandées et aux services brise-glace qui se trouvent dans la zone d'application, citée dans l'article 4;

2° le service, cité dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1°, peut, sans préjudice de son obligation de prêter assistance à d'autres navires nécessitant de l'aide, et sans préjudice des autres obligations résultant des prescriptions internationales, demander au capitaine du navire qui se trouve dans la zone d'application, citée dans l'article 4, ou qui veut entrer dans ou sortir d'un port ou d'un terminal ou quitter un mouillage, qu'il démontre à l'aide de documents que le navire répond aux exigences de rigidité structurelle et de puissance permettant de faire face à la formation de glace dans la zone d'application, citée dans l'article 4. »;

2° le paragraphe 2 est complété par les mots « et § 1/1 »;

3° dans le paragraphe 3, les mots « et au § 1/1 » sont insérés entre les mots « visées au § 1<sup>er</sup> » et la partie de phrase «, on se base ».

CHAPITRE 4. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif au « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de Coördination et de Sauvetage maritimes);*

**Art. 9.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif au « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de Coördination et de Sauvetage maritimes), les mots « et modifications ultérieures » sont ajoutés aux points 1° et 4°.

**Art. 10.** Dans l'article 8, § 2, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° au point 3°, du texte néerlandais les mots « Europese Gemeenschap » sont remplacés par les mots « Europese Unie »;

2° il est ajouté les points 3°/1 et 3°/2, rédigés comme suit :

« 3°/1 les navires qui n'ont pas fait de notification ou qui ne disposent pas des certificats de sécurité ou de garanties financières telles que prescrites par la réglementation communautaire ou les prescriptions internationales en vigueur;

3°/2 les navires lesquels ont été notifiés par les pilotes de la Région flamande, les pilotes de haute mer, les pilotes portuaires, les maîtres d'équipage qu'ils accusent des défauts évidents pouvant compromettre la sécurité de leur navigation ou pouvant constituer un risque pour l'environnement; ».

**Art. 11.** Dans l'article 9, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° il est inséré un paragraphe 1/1, rédigé comme suit :

« § 1/1. En cas de formation de glace qui est considérée par le MRCC, comme une menace sérieuse pour la sécurité des vies humaines sur mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou les zones maritimes ou côtières d'autres états :

1° le MRCC transmet au capitaine qui se trouve dans la zone d'application, citée dans l'article 2, ou qui veut entrer dans ou sortir d'un de leurs ports, toutes les données relatives à la formation de glace, aux routes recommandées et aux services brise-glace qui se trouvent dans la zone d'application, citée dans l'article 2;

2° le MRCC peut, sans préjudice de son obligation de prêter assistance à d'autres navires nécessitant de l'aide, et sans préjudice des autres obligations résultant des prescriptions internationales, demander au capitaine du navire qui se trouve dans la zone d'application, citée dans l'article 2 ou qui veut entrer dans ou sortir d'un port ou d'un terminal ou quitter un mouillage, qu'il démontre à l'aide de documents que le navire répond aux exigences de rigidité structurelle et de puissance permettant de faire face à la formation de glace dans la zone d'application, citée dans l'article 2. »;

2° le paragraphe 2 est complété par les mots « et § 1/1 »;

3° dans le paragraphe 3, les mots « et au § 1/1 » sont insérés entre les mots « visées au § 1<sup>er</sup> » et la partie de phrase «, on se base ».

**Art. 12.** A l'article 10 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup> les mots « ou en cas d'activation du plan ou des plans, cité(s) dans l'article 26, § 1<sup>er</sup>, de l'Accord de Coopération Garde Côtière, l'instance, citée dans l'article 26, § 1<sup>er</sup>, de l'Accord de coopération précité, » sont insérés entre les mots « le MRCC » et les mots « peut prendre notamment les mesures suivantes »;

2° à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, il est ajouté la phrase suivante :

« Si un navire est remorqué sous un contrat de remorquage ou de sauvetage, les mesures, visées aux points 1° et 4°, prises par le MRCC ou par l'instance citée dans l'article 26, § 1<sup>er</sup>, de l'Accord de Coopération Garde Côtière, peuvent également être appliquées aux entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage. ».

**Art. 13.** Dans le même arrêté, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit :

« Art. 10/1. En cas d'un incident ou d'un accident, les informations suivantes doivent être transmises au MRCC par l'exploitant, le capitaine d'un navire ou le propriétaire des marchandises dangereuses et polluantes à bord :

1° la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU), s'ils existent, classes de risque OMI déterminées conformément au codes IMDG, IBC et IGC et, le cas échéant, la catégorie du navire requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

2° les numéros d'alarme du chargeur ou d'une autre personne ou organisation qui dispose d'informations relative aux propriétés physico-chimiques des produits et aux mesures à prendre en cas d'urgence.

#### CHAPITRE 5. — *Disposition finale*

**Art. 14.** La Ministre flamande qui a la politique de mobilité et le transport dans ses attributions est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 13 juillet 2012.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

H. CREVITS

## COMMUNAUTE FRANÇAISE — FRANSE GEMEENSCHAP

### MINISTERE DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE

F. 2012 — 2237

[C — 2012/29324]

#### 12 JUILLET 2012. — Décret portant diverses mesures d'exécution du Protocole d'accord du 7 avril 2011 dans le secteur de l'enseignement supérieur (1)

Le Parlement de la Communauté française a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Du licenciement, sans préavis, pour faute grave*

*Section I<sup>re</sup>.* — Modifications au décret du 24 juillet 1997 fixant le statut des membres du personnel directeur et enseignant et du personnel auxiliaire des Hautes Ecoles organisées ou subventionnées par la Communauté française

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 66 du décret du 24 juillet 1997 fixant le statut des membres du personnel directeur et enseignant et du personnel auxiliaire d'éducation des Hautes Ecoles organisées ou subventionnées par la Communauté française, tel que complété par le décret du 11 janvier 2008, est complété par le point 6° suivant :

« 6° les recours introduits par les membres du personnel désignés à titre temporaire à l'encontre de tout licenciement sans préavis pour faute grave dans les cas visés aux articles 92 et 96. ».

**Art. 2.** L'article 73 du même décret est complété par les paragraphes suivants :

« § 5. Le recours d'un membre du personnel temporaire à durée déterminée à l'encontre d'un licenciement sans préavis pour faute grave visé à l'article 92 est introduit, par recommandé, dans un délai de dix jours, à compter de la réception du licenciement.

§ 6. Le recours d'un membre du personnel temporaire à durée indéterminée à l'encontre d'un licenciement sans préavis pour faute grave visé à l'article 96 est introduit, par recommandé, dans un délai de dix jours, à compter de la réception du licenciement. ».

**Art. 3.** Dans l'article 76 du même décret, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « à l'article 66, 1°, 2° et 3° » sont remplacés par les termes « à l'article 66, 1°, 2°, 3° et 5° »;

2° l'alinéa 2 est remplacé par l'alinéa suivant :

« Dans le cas d'un recours introduit à l'encontre d'une proposition de licenciement tel que visé à l'article 66, 4°, ou d'un licenciement sans préavis pour faute grave tel que visé à l'article 66, 6°, le délai ne peut être supérieur à un mois. ».