

Anlage II

Gesetz vom 13. August 2004 über die Zulassung von Handelsniederlassungen

BEKANNTMACHUNG DER ERTEILUNG EINER ZULASSUNG FÜR EINE HANDELSNIEDERLASSUNG

Herr/Frau/Das Unternehmen

mit Adresse:

gibt bekannt, dass der Beschluss des Bürgermeister- und Schöffenkollegiums nicht innerhalb der in Artikel 8 §§ 1 und 2 des Gesetzes festgelegten gesetzlichen Fristen beziehungsweise bei Widerspruch der Beschluss nicht innerhalb der in Artikel 11 § 5 des Gesetzes festgelegten gesetzlichen Fristen eingegangen ist. Diese Frist beläuft sich auf:

(1) 50 Tage nach Ausstellung der Bescheinigung über die Einreichung des Projekts einer Handelsniederlassung mit einer Nettohandelsfläche zwischen 400 und 1000 m².

(1) 70 Tage nach Ausstellung der Bescheinigung über die Einreichung des Projekts einer Handelsniederlassung mit einer Nettohandelsfläche von mehr als 1000 m².

(1) 40 Tage nach Aufgabe des Einschreibebriefs, der den Widerspruch enthält. Wird eine Partei angehört, wird die Frist um 15 Tage verlängert.

In Ermangelung eines Beschlusses gilt der Beschluss aufgrund des Artikels 8 § 3 des Gesetzes oder bei Widerspruch aufgrund des Artikels 11 § 7 des Gesetzes als günstig.

Die sozialwirtschaftliche Akte trägt die Nummer:

Unternehmensnummer der Handelsniederlassung:

Zu, den

Unterschrift des Anmelders:

Fußnote

(1) Unzutreffendes bitte streichen.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 1. März 2005 zur Festlegung der Modalitäten für die Bekanntmachung der Zulassung einer Handelsniederlassung durch Anschlag wie in Artikel 12 des Gesetzes vom 13. August 2004 über die Zulassung von Handelsniederlassungen erwähnt beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Wirtschaft

M. VERWILGHEN

Die Ministerin des Mittelstands

Frau S. LARUELLE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 11 mai 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAEL

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 11 mei 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAEL

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 1284

[C — 2005/14084]

19 AVRIL 2005. — Arrêté ministériel

établissant le « Plan d'urgence et d'intervention (PUI) Mer du Nord »

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques, le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, le Ministre de la Défense, le Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique et le Ministre de la Mobilité,

Vu la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, notamment l'article 32, § 2;

Considérant que l'article 20 de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil est transposé en droit national par le présent arrêté,

Arrêtent :

Article 1^{er}. Le « Plan d'urgence et d'intervention (PUI) Mer du Nord » est établi conformément au texte figurant à l'annexe.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 1284

[C — 2005/14084]

19 APRIL 2005. — Ministerieel besluit

tot vaststelling van het « Rampenplan Noordzee »

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Landsverdediging, de Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid en de Minister van Mobiliteit,

Gelet op de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, inzonderheid op artikel 32, § 2;

Overwegende dat artikel 20 van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad omgezet wordt in nationaal recht door onderhavig besluit,

Besluiten :

Artikel 1. Het « Rampenplan Noordzee » wordt vastgesteld overeenkomstig de tekst opgenomen in de bijlage.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 19 avril 2005.

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEEL

Le Ministre de la Défense,
A. FLAHAUT

Le Ministre de l'Economie, de l'Energie,
du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,
M. VERWILGHEN

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 19 april 2005.

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEEL

De Minister van Landsverdediging,
A. FLAHAUT

De Minister van Economie, Energie,
Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
M. VERWILGHEN

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Annexe

Gouvernement provincial de Flandre occidentale PLAN D'URGENCE ET D'INTERVENTION (PUI) MER DU NORD

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

LISTE DES DESTINATAIRES

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

FORMULAIRE DE COMMUNICATION DES MODIFICATIONS

1. Introduction
 - 1.1. But du plan d'urgence et d'intervention (PUI) Mer du Nord
 - 1.2. Portée du PUI Mer du Nord
 - 1.3. Grandes phases du PUI Mer du Nord
2. PHASE 1 : Pré-alerte par le Chef nautique et intervention avec propres moyens
 - 2.1. Pré-alerte
 - 2.1.1. Quand et par qui ?
 - 2.1.2. Qui avertit qui ?
 - 2.1.3. Forme de l'avis de pré-alerte
 - 2.1.4. Mesures à prendre en cas de pré-alerte
 - 2.1.5. Durée et fin de pré-alerte
 - 2.1.6. Forme de l'avis de fin de pré-alerte
 - 2.1.7. Remarque
 - 2.2. Organisation autonome des secours
3. PHASE 2 : Alerte déclenchée par le Chef nautique et les mesures immédiates
 - 3.1. Alerte
 - 3.1.1. Quand et par qui ?
 - 3.1.2. Qui avertit qui ?
 - 3.1.3. Forme de l'avis d'alerte
 - 3.2. Mesures immédiates en cas d'alerte
 - 3.2.1. Par le(s) navire(s) concerné(s)
 - 3.2.2. Par le Chef nautique de l'AWZ
 - 3.2.3. Par le MRCC
 - 3.2.4. Par les services de secours en mer concernés
 - 3.2.5. Par les services de secours à terre concernés
 - 3.2.6. Par les coordinateurs des staffs d'intervention
 - 3.3. Durée
4. PHASE 3 : Interventions coordonnées
 - 4.1. Coordination initiale sous la direction du Gouverneur
 - 4.1.1. Le Coordinateur Général
 - 4.1.2. Les Staffs
 - 4.1.3. Coordination des interventions en mer
 - 4.1.4. Coordination des interventions à terre
 - 4.2. Coordination des interventions sur le lieu de l'incident catastrophique en mer
 - 4.2.1. Le OSC
 - 4.2.2. Tâches du OSC en mer
 - 4.3. Intervention par les instances compétentes

5. PHASE 4 : Suivi sous la direction du Gouverneur
 - 5.1. Coordination des interventions
 - 5.2. Centre gouvernemental de coordination et de crise
 - 5.3. Elimination d'office de déchets
6. Règlement Financier
7. Plan pour l'accueil de navires en détresse dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique
 - 7.1. Recherche et sauvetage (procédures et traitement) - PUI Mer du Nord
 - 7.2. Lieux de refuge
 - 7.2.1. Lieux d'ancrage
 - 7.2.2. Ports de refuge
 - 7.3. Cales sèches
8. Actualisation du plan et organisation d'exercices
 - 8.1. Actualisation
 - 8.2. Exercices
9. Liste des annexes du PUI Mer du Nord
 - 9.1. Schéma d'alerte pour les autorités
 - 9.2. Schéma d'alerte pour les services
 - 9.3. Composition des staffs
 - 9.4. Groupes d'appui des staffs

LISTE DES DESTINATAIRES

AUTORITES ADMINISTRATIVES	EX	
SPF Intérieur – Cabinet du ministre	1	
SPF Intérieur – Direction générale Sécurité civile	4	
SPF Intérieur – Direction générale Centre de crise	1	
SPF Mobilité et Transports – Cabinet du ministre	1	
SPF Mobilité et Transports – Secrétariat général	1	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – AROHM (Bruges)	2	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – AWZ (Bruxelles)	11	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – DAB Flotte (Ostende)	7	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – Section accompagnement de la Navigation (Ostende)	5	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – Division des voies hydrauliques de la côtes (Ostende)	7	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – Division de l'Accès Maritime (Anvers)	1	
Ministère de la Communauté flamande – LIN – Division de l'Accès Maritime (Ostende)	1	
Ministère de la Communauté flamande – EWBL – Division de la Politique Agricole – Service Pêche maritime	1	
Ministère de la Communauté flamande – Département Pêche maritime – Centre de Recherche Agronomique (Ostende)	1	
Commissaires d'arrondissement de Flandre occidentale	3	chacun 1
Belgacom Bruges	1	
Institut belge des services postaux et de télécommunications (IBPT)	1	
Bourgmestres des communes côtières (bourgmestre, pompiers)	20	chacun 2
Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut	2	
Province de Flandre occidentale – Cabinet du Gouverneur	1	
Province de Flandre occidentale – Greffier de la Province	1	
Province de Flandre occidentale – Chef du Service de Presse et de Communication	1	
Province de Flandre occidentale – Service Fédérale d'Aide Publique, Sécurité Civile	5	
DISCIPLINE 1		
Corps des sapeurs-pompiers des communes côtières (via le bourgmestre)		
Service 100 Flandre occidentale	2	

DISCIPLINE 2		
SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement – Cabinet du ministre	1	
SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement – Administration de l'Hygiène publique	1	
SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement – Inspection de la Santé Flandre occidentale	2	
SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement – Manager Psychosocial	1	
Croix-rouge Flandre occidentale	2	
Vlaams Kruis asbl	1	
Centre de psychologie de crise	1	
DISCIPLINE 3		
Service 101 (CIC)	3	chacun 1
Zones de police locale de la côte (7)	21	chacun 3
Police de la Navigation Ostende, Zeebruges et Nieuport	12	chacun 4
Directeur-coordonateur Bruges et Veurne	2	chacun 1
Police Fédérale – Conseiller en Prévention	1	
Police de la Route Flandre occidentale	1	
Police des Chemins de fer à Bruges	1	
Police Fédérale – Service d'appui aérien (DGS)	1	
DISCIPLINE 4		
Protection Civile – Grand-Garde de Jabbeke	3	
Ministère de la Défense – Cabinet du ministre	1	
Ministère de la Défense – Chief of Defense	1	
Ministère de la Défense – Commandement de Province de la Flandre occidentale	1	
Ministère de la Défense – Composante Air AC Koksijde	1	
Ministère de la Défense – ACOS Ops & Trg	1	
Ministère de la Défense – Composante Marine - COMOPSNAV	3	
Radio Ostende-Station côtière de la Marine	1	
AUTORITES ETRANGERES (pour information)		
Province de Zélande – Commissaire de la Reine	1	
Province de Zélande – Coordinateur Provincial de la lutte contre les catastrophes	1	
Centre de la Garde côtière Den Helder	1	
Rijkswaterstaat – Chef du Service de Zeeuws-Vlaanderen	1	
ADMINISTRATIONS PORTUAIRES ET SERVICES DES CAPITAINERIES PORTUAIRES		
Régie communale autonome du Port d'Ostende – Service de la Capitainerie portuaire	2	
Régie communale autonome du Port d'Ostende – Directeur-Capitaine de port	1	
Administration du port de Bruges-Zeebruges – Service de la Capitainerie portuaire – Commandant-capitaine de port	3	
Administration communale de Nieuport – Administration des Voies hydrauliques – Service des Ports maritimes	1	
INSTANCES PRIVEES		
Cabinet d'avocats Stibbe Bruxelles	1	
Fédération Pétrolière belge	1	

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

ABNL	Commandement opérationnel de l'Amiral BENELUX (Marine belge et néerlandaise) - Den Helder
ACOS - Ops & Trg	Assistant Chief of Staff - Department Operations & Training
AROHM	Administration de l'Aménagement du Territoire, Logement, Monuments et Paysages
AWZ	Administration des Voies Navigables et de la Marine
CC	Comité de Coordination
CGCCR	Centre gouvernemental de Coordination et de Crise
CHOD	Chief of Defense
CIC	Centre de communication et d'information
COMOPSNV	Commandement des opérations navales de la Composante marine
DAB	Service à gestion séparée
DAC	Direction de la police des voies de communication (Police Fédérale)
DAO	Direction des opérations et de l'information en matière de police administrative (Police Fédérale)
DGA	Direction générale de la police administrative (Police Fédérale)
DGS	Direction générale de l'appui opérationnel (Police Fédérale)
DIRCO	Directeur Coordinateur administratif (Police Fédérale)
EWBL	Département Economie, Affaires Intérieures et Agriculture
FIR	Flight Intervention Region
IRSNB	Institut royal des Sciences naturelles
MBZ	Compagnie des Installations maritimes de Bruges
MRCC	Maritime Rescue and Coordination Center (Centre Maritime de Coordination de Sauvetage)
OSC	On Scene Commander
OVAM	Société publique des déchets pour la Région flamande
POL	Pollution
PSM	Manager psychosocial
RIB	Rigid Inflatable Boat
RSC	Rescue Subcenter
SAR	Search and Rescue
SLAR	Side-Looking Airborne Radar
SPF	Service Public Fédéral
SPN	Police de la Navigation (Police Fédérale)
UGMM	Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut
WPR	Police de la Route (Police Fédérale)
ZEE	Zone économique exclusive

FORMULAIRE DE COMMUNICATION DES MODIFICATIONS

Instance concernée :

Responsable :

Adresse :

Code postal :

Commune :

Téléphone :

Fax :

E-mail :

GSM :

Quelles sont les modifications à apporter ? (indiquer la page ou l'annexe du plan d'urgence et d'intervention)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fait à le

Signature :

Le présent formulaire doit être envoyé à :

Federale Dienst Openbare Hulpverlening
 Civiele Veiligheid
 Burg 4
 8000 Bruges
 Tél. : 050/40 57 97 ou 050/40 57 82 ou 050/40 57 89
 Fax : 050/33 81 34
 E-mail : openbare.hulpverlening@west-vlaanderen.be

1. Introduction

1.1. But du plan d'urgence et d'intervention (PUI) Mer du Nord

1) Depuis la survenance de quelques catastrophes maritimes dans la zone maritime de l'Etat belge et en haute mer, les diverses instances publiques concernées font preuve de vigilance à l'égard de toute nouvelle catastrophe potentielle :

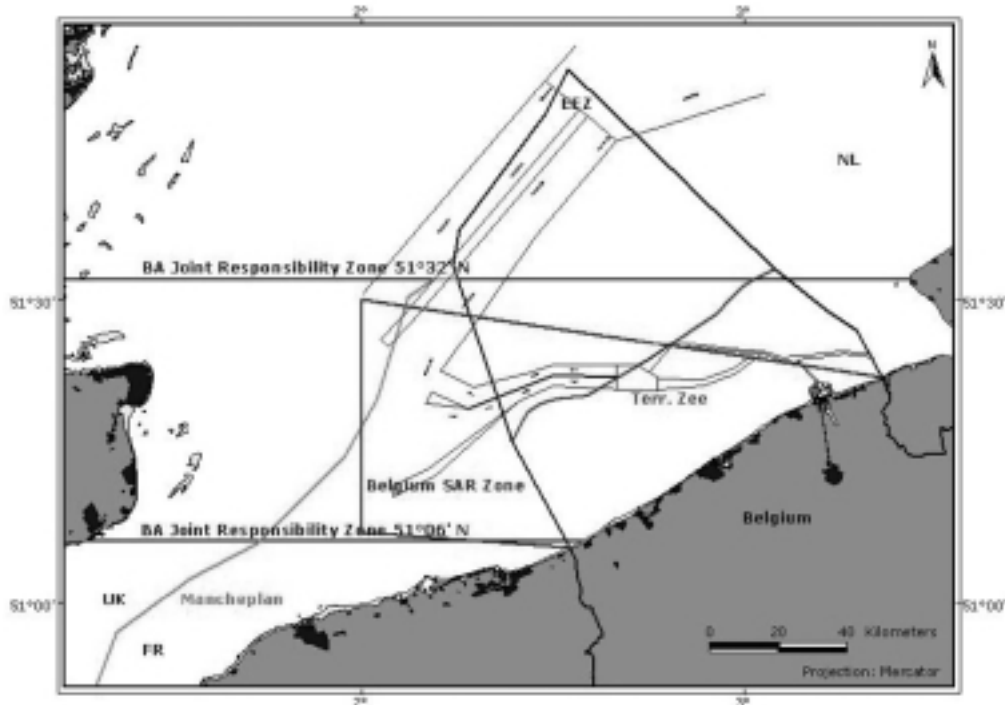
- impliquant une perte de cargaison ou des victimes au niveau des passagers et de l'équipage;
- gênant sérieusement le trafic maritime et l'accès maritime aux ports;
- menaçant l'environnement.

2) Le présent PUI décrit l'organisation des secours et la coordination des opérations en cas de catastrophe ou d'accidents sérieux dans la zone maritime décrite au point 1.2.

Le plan a un double objectif :

- amener le plus rapidement possible sur place les moyens de secours disponibles, en activant un schéma d'alerte. Les instances doivent donc être opérationnelles en permanence;
- coordonner les activités des instances qui participent aux secours. Il faut donc disposer d'une unité de commandement.

1.2. Portée du PUI Mer du Nord



Le présent PUI est d'application dans la zone aquatique décrite ci-dessous :

- > la Mer Territoriale (1)
- > la Zone économique exclusive (2)
- > la Zone de responsabilité (3)
- > la Zone de sauvetage définie par le FIR.

Ce plan a un caractère opérationnel et pratique.

Il a été adopté sans préjudice des compétences (responsabilités) attribuées légalement ou réglementairement à diverses instances, à savoir :

- > la Police Fédérale – Police de la Navigation, responsable du contrôle de et de la police générale et particulière dans les eaux maritimes;
- > la Région flamande, en l'occurrence l'Administration des Voies Navigables et de la Marine (AWZ) à Ostende, responsable des opérations de sauvetage en mer;
- > la composante Marine, responsable de la coordination des moyens de lutte mis à disposition;
- > l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut (UGMM), responsable du contrôle du milieu marin, de la coordination des activités scientifiques et de la délivrance des autorisations d'utilisation de certains moyens de lutte;
- > les commandants des patrouilleurs, les membres de la police de la navigation et de l'UGMM, ainsi que les officiers et les sous-officiers de la Marine mandatés en la matière, habilités à prendre d'office les mesures d'urgence nécessaires en mer pour faire face à une pollution menaçante.

1.3. Grandes phases du PUI Mer du Nord

- PHASE 1 : Pré-alerte par le Chef nautique et intervention avec moyens propres
Cette phase met les services de secours en état d'alerte surélevé (stand-by).
- PHASE 2 : Alerte déclenchée par le Chef nautique et mesures immédiates
Dans cette phase, certains services de secours doivent passer immédiatement à l'action.
- PHASE 3 : Interventions coordonnées par le Gouverneur
- PHASE 4 : Suivi sous la direction du Gouverneur

2. PHASE 1 : Pré-alerte par le Chef nautique et intervention avec propres moyens

2.1. Pré-alerte

2.1.1. Quand et par qui ?

Il appartient au Chef nautique (4) de l'AWZ de déclencher la pré-alerte.

Il lance la pré-alerte dès qu'il estime que certaines circonstances ou faits augmentent considérablement le risque d'un « événement menaçant ».

2.1.2. Qui avertit qui ?

Application du schéma d'alerte comme décrit dans le point 9.

Remarques importantes :

- (1) Si le Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) a connaissance de « l'événement », il en informe immédiatement le Chef nautique de l'AWZ et lui demande si l'état de pré-alerte doit être lancé ou non.
- (2) Si un autre service a connaissance de « l'événement », il en avertit le MRCC qui agit comme indiqué sous (1).
- (3) En cas de risque de pollution maritime, le Chef nautique tient compte autant que possible d'une demande du COMOPNAV pour lancer la pré-alerte.

2.1.3. Forme de l'avis de pré-alerte

L'avis de pré-alerte est donné sous la forme suivante :

<p>NOM :</p> <p>(identité de la personne qui transmet l'avis)</p> <p>PRE-ALERTE PUI MER DU NORD</p> <p>à partir de :</p> <p>(date et heure de début de la pré-alerte)</p> <p>POUR :</p> <p>.....</p> <p>(mention de la raison de la pré-alerte : ex. abordage, tâche d'huile, e.a., ainsi que du lieu de l'incident catastrophique)</p>

2.1.4. Mesures à prendre en cas de pré-alerte

- 1) Les services de secours maritimes et éventuellement les services de secours à terre (via le Service 100 Flandre occidentale) prennent les dispositions nécessaires pour pouvoir offrir un secours immédiat.
- 2) Tous les autres services de secours visés dans le schéma d'alerte restent en état d'alerte (stand-by) et suivent de près l'évolution de la situation.
- 3) Le MRCC organise au besoin un service de permanence renforcé (24h/24).
- 4) Si nécessaire, le COMOPSNAV active sa cellule antipollution et le Gouverneur peut décider de mettre les moyens de lutte contre la pollution en stand-by.

2.1.5. Durée et fin de pré-alerte

L'état de pré-alerte dure jusqu'au passage à l'état d'alerte ou jusqu'à l'annonce « fin de la pré-alerte ».

L'annonce « fin de la pré-alerte » est faite par le Chef nautique de l'AWZ lorsqu'il estime que le risque « d'événement menaçant » est redescendu à un niveau normal. Avant d'annoncer la « fin de la pré-alerte », il sollicite l'avis des responsables des services déjà impliqués dans les secours (ex. Composante Marine, Police de la Navigation, etc.).

2.1.6. Forme de l'avis de fin de pré-alerte

<p>NOM :</p> <p>(identité de la personne qui transmet l'avis)</p> <p>FIN DE PRE-ALERTE PUI MER DU NORD</p> <p>à partir de :</p> <p>POUR :</p> <p>(mention de la raison de la pré-alerte)</p>
--

L'avis de « fin de la pré-alerte » est à nouveau diffusé selon schéma d'alerte au point 9.

Dès réception de l'avis de « fin de la pré-alerte », tout les services de secours reprennent le cours de leurs activités normales (l'état d'alerte est levé).

2.1.7. Remarque

L'annonce de la pré-alerte n'est pas nécessaire.

Lorsque le Chef nautique de l'AWZ considère que la situation est catastrophique, il déclenche immédiatement l'alerte.

2.2 Organisation autonome des secours

L'organisation autonome des secours relève entièrement du commandant du navire concerné. Lorsqu'un « événement menaçant » se concrétise dans la réalité, le(s) navire(s) concerné(s) doit (doivent) commencer la lutte avec ses (leurs) propres moyens.

Si nécessaire - ce qui sera le plus souvent le cas - le(s) navire(s) concerné(s) peut (peuvent) faire appel à l'aide des services maritimes visés dans le présent plan d'urgence et d'intervention.

3. PHASE 2 : Alerte déclenchée par le Chef nautique et les mesures immédiates

3.1. Alerte

3.1.1. Quand et par qui ?

L'initiative de déclencher l'alerte appartient au Chef nautique de l'AWZ.

Il déclenche l'alerte dès qu'un événement menaçant se produit ou est sur le point de se produire et qu'il a de sérieux motifs pour supposer que les moyens autonomes de secours seront insuffisants pour lutter contre l'événement.

3.1.2. Qui avertit qui ?

Application du schéma d'alerte comme décrit au point 9.

Remarques importantes :

- (1) Si le MRCC prend connaissance de « l'événement », il en informe le Chef nautique de l'AWZ et demande si l'état d'alerte doit être déclenché ou non.
- (2) Si un autre service a connaissance de « l'événement », il en avertit le MRCC qui agit comme indiqué sous (1).
- (3) En cas de risque de pollution marine, le Chef nautique tient compte autant que possible d'une requête du COMOPSNV pour lancer l'alerte.

3.1.3. Forme de l'avis d'alerte

NOM : (identité de la personne qui transmet l'avis)
ALERTE PUI MER DU NORD à partir de : (date et heure de début de l'alerte)
POUR : (mention de la raison de l'alerte : ex. abordage, tâche d'huile, e.a. + lieu de l'incident catastrophique en mer)
S'il existe des indications que des victimes seront transportées à terre, le MRCC en informe le Service 100 Flandre occidentale et lui communique toutes les informations utiles disponibles pour la mise en oeuvre des secours (ex. nombre de blessés, endroit où ils sont apportés à terre,...)
CC : (lieu où se réunit le Comité de Coordination)

3.2. Mesures immédiates en cas d'alerte

3.2.1. Par le(s) navire(s) concerné(s)

En attendant l'intervention coordonnée des secours, le problème est combattu avec les moyens de bord du (des) navire(s).

3.2.2. Par le Chef nautique de l'AWZ

Le Chef nautique de l'AWZ désigne le Comité de Coordination (CC) et s'assure qu'une permanence renforcée 24h/24 est organisée au MRCC.

Le lieu exact du CC est communiqué dans l'avis d'alerte et dépend de la nature et du caractère tributaire ou de non de la localisation de l'incident catastrophique et (notamment en fonction de la portée des moyens de communication).

Les relations avec la presse sont toujours du ressort du Gouverneur, qui, dès que possible, prend les mesures qui s'imposent et désigne si nécessaire son porte-parole.

Le chef de section de l'AWZ (ou son remplaçant), en l'occurrence le Chef nautique, veille à l'aménagement d'un lieu provisoire d'accueil pour la presse et à la présence d'une surveillance policière à l'intérieur et autour du bâtiment du MRCC.

Le CC (indiqué dans l'avis d'alerte) sera installé à un des endroits suivants :

- 1) Endroit non tributaire de la localisation de l'incident :
 - Zeewezengebouw (bâtiment de la Marine), Sir W. Churchillkaai 2, Ostende
- 2) Endroits tributaires de la localisation de l'incident :
 - Radarcentrale (Central radar), Westelijke Havendam, Zeebrugge
 - Zeewezengebouw (Bâtiment de la Marine), Sir W. Churchillkaai 2, Ostende
 - Loodswezengebouw (Bâtiment de pilotage), Hvengeul 1, Nieuport
- 3) Si l'état d'urgence et la nature de l'incident catastrophique le requièrent, peut être envisagé l'installation du CC aux endroits suivants :
 - Brandweerkazerne van Brugge (Caserne de pompiers de Bruges), Pathoekeweg 215, Bruges
 - Marinebasis Zeebrugge (Base navale Zeebrugge), Graaf Jansdijk 1, Zeebrugge

3.2.3. Par le MRCC

Toutes les informations complémentaires concernant l'incident catastrophique sont centralisées dans le MRCC, qui se charge en outre de la diffusion à toutes les instances (de secours) concernées jusqu'au moment où le CC devient opérationnel.

3.2.4. Par les services de secours en mer concernés

1) Les différents services alertés envoient le plus rapidement possible les équipes d'intervention les plus adéquates sur le lieu de l'incident catastrophique.

Ces équipes entament les secours dès qu'elles sont sur place. Elles communiquent immédiatement au MRCC toutes les informations utiles (notamment, confirmation du lieu exact et de la nature de l'incident catastrophique, aperçu des moyens et du personnel de la propre équipe d'intervention,...).

2) Les commandants des différentes équipes d'intervention alignent le mieux possible les opérations de leur équipe sur celles des autres.

- Pour que ces interventions se déroulent dans un « esprit de bonne collaboration », chaque équipe doit rester informée le plus complètement possible du déroulement des opérations. Ces équipes resteront donc TOUJOURS en contact avec le MRCC qui rassemble et diffuse toutes les informations utiles.
- Dans ce même « esprit de bonne collaboration, chaque équipe d'intervention se conforme aux directives du commandant qui assume spontanément la responsabilité du « On Scene Commander provisoire » (OCS) en mer ou qui a été désigné provisoirement à cette fonction par le MRCC en attendant que la Marine arrive sur place pour reprendre ce rôle comme prévu ci-après.

3) La Composante Marine reprend le plus rapidement possible la tâche du OSC.

- Lorsque des aéronefs interviennent également dans les opérations de sauvetage, le premier hélicoptère sur place assume la fonction de « coordinateur provisoire en air » (Air Coordinator);
- Le premier hélicoptère de la Composante Air ou de la Composante Marine (40ème escadrille HELI Koksijde) qui arrive sur le lieu de l'incident catastrophique reprend le rôle de Air Coordinator.
- L'Air Coordinator garde en permanence le contact radio avec le « OSC » de la Composante Marine, mentionné ci-dessus, pour aligner le mieux possible les opérations des aéronefs sur les autres interventions en mer.

3.2.5. Par les services de secours à terre concernés

Si l'incident catastrophique exige des secours directs à terre, le MRCC avertit immédiatement le Service 100 Flandre occidentale, qui prévient à son tour les services de secours et les instances nécessaires et déclenche le cas échéant d'autres plans d'urgences.

3.2.6. Par les coordinateurs des staffs d'intervention

Dans l'expectative de la phase 3, les coordinateurs des quatre staffs peuvent, si nécessaire, déjà réunir leur staff. Les staffs activés font alors leur rapport au Gouverneur.

3.3. Durée

Cette phase d'alerte prend fin dès que le CC à terre est opérationnel.

4. PHASE 3 : Interventions coordonnées

4.1. Coordination initiale sous la direction du Gouverneur

4.1.1. Le Coordinateur Général

LE GOUVERNEUR EST LE COORDINATEUR GENERAL

Le Gouverneur est responsable de la coordination globale de toutes les interventions (en particulier des interactions entre terre et mer).

Il informe le CGCCR du début de l'action coordonnée.

Il assure à tout moment les relations avec la presse et prend à cet effet toutes les mesures pratiques nécessaires. Il choisit un lieu adéquat d'accueil pour la presse. En fonction de la nature de l'intervention, il peut désigner le coordinateur du staff concerné comme porte-parole à la presse.

Il décide, en concertation avec les personnes qui l'assistent dans cette phase, du passage à la phase de coordination suivante (suivi) si aucune décision urgente ne doit plus être prise.

4.1.2. Les staffs

Au cours de la présente phase, les interventions sont gérées par UN A QUATRE STAFFS et ce en fonction de la situation.

Selon le type d'incident, le Coordinateur Général active un ou plusieurs staffs.

Les quatre staffs sont :

- STAFF « SAR » (search and rescue) : le coordinateur pour les aspects urgents des interventions en mer, est le Chef nautique de l'AWZ;
- STAFF « POL » (pollution en mer) : le coordinateur pour la lutte contre la pollution en mer, est le COMOPSNV;
- STAFF « PORT » : le coordinateur pour les incidents qui peuvent avoir un impact sur le fonctionnement des ports, est le capitaine de port concerné;
- STAFF « TERRE » : le coordinateur pour les incidents en mer qui peuvent ou non avoir des conséquences à terre ou sur la côte, est le Gouverneur.

Un bon esprit d'entente doit pouvoir régner entre les staffs.

4.1.3. Coordination des interventions en mer

Lors de la coordination initiale, le Coordinateur Général est assisté par le Chef nautique, le COMOPSNV et un représentant de l'UGMM.

Dans cette phase, la fonction de OCS provisoire est exercée sous le contrôle opérationnel du Chef nautique.

Dès qu'une unité de la composante Marine a repris la tâche de OSC, cette dernière est exercée sous le commandement opérationnel du COMOPSNV.

4.1.4. Coordination des interventions à terre

Le Coordinateur Général est assisté par le commandant de l'unité permanente de la Protection Civile (Grand-Garde Jabbeke) et - si nécessaire - par les responsables des différentes disciplines de secours : opérations de secours proprement dit, aide médicale, police, logistique.

4.2. Coordination des interventions sur le lieu de l'incident catastrophique en mer

4.2.1. Le OSC

A la demande du Coordinateur Général, le COMOPSNV désigne un officier de la Marine comme OSC. Ce dernier reprend le rôle du OSC provisoire sur le lieu de l'incident catastrophique en mer et est placé sous le commandement opérationnel du COMOPSNV.

Cette désignation tient compte de toutes les circonstances utiles, telles que :

- le lieu et la nature de l'incident catastrophique;
- les moyens de communication disponibles;
- la personne qui a rempli le rôle de OSC jusqu'à ce moment.

4.2.2. Tâches du OSC en mer

1) Exercer sur place l'autorité suprême du Royaume de Belgique.

2) Exercer, en dehors des limites de la mer territoriale et de la ZEE, les droits de la Belgique en application de la loi du 29 juillet 1971 portant approbation de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et de la loi du 6 août 1982 portant approbation du protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures.

3) Si nécessaire, sur l'initiative des ministères concernés, exercer par procuration les compétences de ces ministères en mer.

Cette tâche implique que le OSC est responsable sur place, dans les environs immédiats de l'incident catastrophique, de l'exécution des opérations.

En particulier :

- il veille à l'exécution des décisions concernant la coordination des interventions en mer (voir 4.1.3.);
- il assure la direction tactique et la supervision de toutes les équipes d'intervention sur le lieu de l'incident catastrophique;
- il tient le Comité de Coordination (CC) en permanence au courant des dernières évolutions de la situation sur le lieu de l'incident catastrophique;
- il conseille le CC sur les moyens supplémentaires à mettre en oeuvre.

4.3. Intervention par les instances compétentes

Toute instance compétente associée aux interventions en mer ou à terre est censée opérer selon un plan d'intervention préalablement établi par elle.

5. PHASE 4 : Suivi sous la direction du Gouverneur

5.1. Coordination des interventions

- 1) La Coordination Générale des interventions et en particulier la prise de décisions portant sur l'interaction terre/mer, sont du ressort d'un Comité de Coordination (CC), composé de un ou plusieurs staffs (voir 9.3).
- 2) Le Coordinateur Général décide sur la base de circonstances concrètes, quels représentants des différents staffs et quelles autorités participent aux réunions du CC.
- 3) Le Coordinateur Général préside le CC. Il reste en contact permanent avec le CGCCR.
- 4) Dans le cadre de sa mission de coordination générale, le Gouverneur (ou son représentant) assiste aux réunions des staffs.

5.2. Centre gouvernemental de coordination et de crise

Le CGCCR rassemble toutes les données concernant l'opération.

Il communique les informations nécessaires à la population via les médias, ainsi qu'aux pays tiers, sous réserve des canaux d'avertissement spécifiques prévus par les conventions internationales (ex. procédures de communication prévues par l'Accord de Bonn).

5.3. Elimination d'office de déchets

Le Gouverneur peut demander à l'OVAM d'éliminer d'office les déchets.

En vertu du décret du 2 juillet 1981, l'OVAM peut faire éliminer d'office des déchets s'il existe un risque d'inconfort ou de préjudice pour l'homme ou l'environnement (art. 37).

6. Règlement Financier

Sans préjudice du recouvrement éventuel des frais subis à charge de celui (ceux) qui a (ont) occasionné l'accident ou la catastrophe, chaque Département assurera le coût des opérations réalisées dans le cadre de ses compétences (principe du « sans bourse délier ») (5).

Dans le cas de conséquences financières exceptionnelles, le Conseil des ministres peut décider d'affecter un crédit spécial (art. 24 de la loi du 28 juin 1963 sur la comptabilité de l'Etat) (5).

Dans le cas d'une pollution marine, les services intervenants tiennent une comptabilité méticuleuse de leurs frais. (5)

Les créances relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution marine peuvent être envoyées pro-forma à l'UGMM qui les soumettra à titre de « claim » au pollueur.

Chaque instance avertit immédiatement le Comité de Coordination (CC) des garanties exigées.

Juriste maritime

Le Coordinateur Général peut faire appel à un juriste maritime pour l'aider dans l'exercice de sa mission. Le coût de ce juriste maritime tombe à charge du budget du SPF dont relève la Sécurité Civile.

7. Plan pour l'accueil de navires en détresse dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique

7.1. Recherche et sauvetage (procédures et traitement) - PUI Mer du Nord

7.2. Lieux de refuge

L'article 20 de la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil stipule entre autres que l'état côtier doit prévoir des lieux de refuge pour les navires en détresse.

7.2.1. Lieux d'ancrage

Vu l'intensité du trafic maritime dans l'espace marin belge relativement petit de 3450 km² aux nombreuses activités commerciales (pêche, extraction de sable, exploitation de gravier, câbles de communication, gazoducs, oléoducs,.....) et les zones marines protégées et délimitées, le seul endroit possible dans l'espace marin que nous pouvons proposer comme lieu de refuge est la zone d'ancrage Westhinder dont les coordonnées sont :

Les coordonnées en ED50 : 51°24',00 N - 02°33',40 E
 51°26',00 N - 02°35',00 E
 51°26',00 N - 02°40',00 E
 51°24',00 N - 02°40',00 E

Les coordonnées exprimées en WGS84 : 51°23',95 N - 02°33',32 E
 51°25',95 N - 02°34',92 E
 51°25',95 N - 02°39',92 E
 51°23',95 N - 02°39',92 E

Ce lieu d'ancrage est situé en dehors des routes maritimes très fréquentées, tout en ayant une position centrale par rapport aux ports côtiers et aux routes maritimes. Il s'agit d'une zone surveillée : si elle n'offre toutefois qu'une protection restreinte contre les conditions atmosphériques, elle ne protège nullement contre une pollution éventuelle de l'espace marin.

Le but est de considérer ce lieu d'ancrage qui est située en dehors de la mer territoriale mais la jouxte quand même, comme une zone maritime territoriale au sens de l'article 12 de la convention UNCLOS III. La Belgique demande de pouvoir considérer cette zone d'ancrage comme une partie de sa mer territoriale.

En cas de nécessité, on peut avoir recours à deux zones d'ancrage d'urgence (qui ne sont pas indiquées comme telles sur la carte). Elles ne sont donc utilisables qu'en cas d'urgence et lorsque la zone d'ancrage Westhinder ne constitue pas une option. Le Service de trafic maritime du MRCC doit donner son autorisation expresse pour y ancrer. Il s'agit d'une zone située au sud de la bouée AZ et au nord de la bouée NE Akkaert.

Les navires en détresse suivent les instructions données par le MRCC ou le Service de trafic maritime qui les amènera à un lieu d'ancrage où la situation d'urgence pourra être traitée de manière optimale; Le cas échéant, les navires y seront préparés pour être accueillis dans un port de refuge ou une cale sèche. Si les circonstances l'exigent, le Gouverneur pourra indiquer un autre lieu de refuge.

Les navires qui souhaitent faire usage de ce lieu d'ancrage pour des réparations doivent prendre contact avec le Service de trafic maritime.

7.2.2. Ports de refuge

La côte belge dispose de 2 ports qui entrent en considération pour accueillir des navires en détresse ou permettre des réparations ne nécessitant pas de cale sèche. Il s'agit du port d'Ostende et du port de Bruges-Zeebruges.

Caractéristiques de ces deux ports :

Ostende :

Le port d'Ostende peut être utilisé comme port de refuge en tenant compte des éléments suivants :

- Le port d'Ostende est un port à marée, situé à 51°14' N / 02°56' E;
- Le port est accessible aux navires mesurant maximum 160 mètres de long, via un goulet dont la largeur entre les têtes des deux môles est de 178 mètres et la profondeur -8.00 mètres (H);
- Le port de commerce offre, en outre, les possibilités suivantes :
 - 5 appontements Ro-Ro avec une profondeur de -8.00 mètres (H)
 - des quais General Cargo avec une profondeur de -8.00 mètres (H).

Le port d'Ostende n'offre toutefois pas de possibilités pour le traitement et le stockage de produits liquides.

Le quai General Cargo est en outre équipé d'une grue de quai d'une capacité de 8 tonnes.

Un remorqueur équipé d'un Bollard Pull de 30 tonnes, est sur place.

Bruges - Zeebruges :

Le port de Bruges - Zeebruges sert de deuxième port de refuge, à condition que :

- les navires qui sont déjà en route vers le port d'Ostende, de Gand ou d'Anvers puissent être accueillis par ces ports;
- que le tirant d'eau ne dépasse pas 12,80 mètres, comme proposé par le service de pilotage et à condition de ne pas devoir disposer d'une cale sèche;
- que le navire en détresse reçoive du capitaine de port-commandant (ou de son délégué) (6) l'autorisation d'entrer dans le port, et uniquement :
 - si un mouillage approprié est disponible dans l'avant-port ou l'arrière-port;
 - si le capitaine de port-commandant (ou son délégué) reçoit un avis positif d'un expert de la Commission Nautique, après expertise à bord du navire en détresse;
 - si la compagnie portuaire reçoit par écrit une caution financière suffisante à titre de garantie du P&I - Club du navire en détresse.

7.3. Cales sèches

En ce qui concerne l'espace marin belge, les cales sèches les plus proches sont celles de Vlissingen (Flessingue) aux Pays-Bas et de Dunkerque en France.

8. Actualisation du plan et organisation d'exercices

8.1. Actualisation

Toute personne ou service apparaissant dans le schéma d'alerte et/ou dans la liste de télécommunication avertit immédiatement le MRCC et le Gouverneur de toute modification des données mentionnées dans les annexes au présent plan (voir : « formulaire de communication de modifications »).

Les services du Gouverneur veillent à la mise à jour régulière du plan et de ses annexes et transmettent annuellement les modifications aux différents intéressés.

8.2. Exercices

Le Gouverneur peut décider d'organiser un exercice afin de tester le présent plan d'urgence.

Les personnes qui en principe sont membres d'un Staff, peuvent formuler une proposition en la matière.

9. Liste des annexes du PUI Mer du Nord

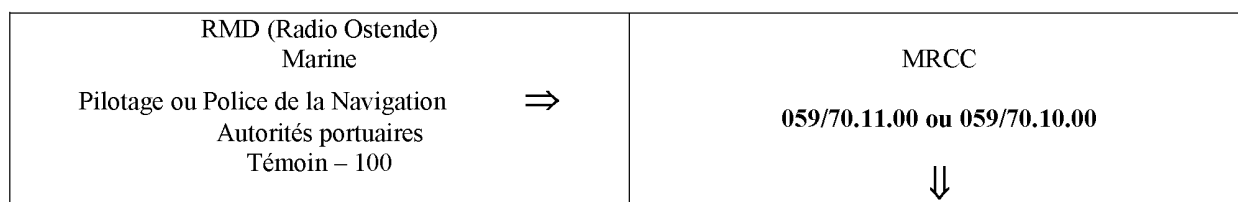
9.1. Schéma d'alerte pour les autorités

9.2. Schéma d'alerte pour les services

9.3. Composition des staffs

9.4. Services d'appui des staffs

9.1. Schéma d'alerte pour les autorités



Autorités à avertir prioritairement et qui dans la **phase deux** se rendent immédiatement au CC

1. Chef nautique (responsable du lancement de l'alerte)
2. Gouverneur (Coordinateur Général)
3. COMOPSNV (responsable pour OSC et coordination Staff POL)
4. Chef de division UGMM
5. Police de la Navigation à Ostende
6. Directeur général de l'AWZ
7. *à avertir uniquement en cas d'implications à terre (transport de victimes, pollution de la plage, ...)*

Le Service 100 de Flandre occidentale qui, après concertation avec le Gouverneur, avertit les personnes qui se rendent au CC en fonction de la coordination des secours à terre.

9.2. Schéma d'alerte pour les services

RMD (Radio Ostende) Marine Pilotage ou Police de la Navigation ⇒ Autorités portuaires Témoin – 100	MRCC 059/70.11.00 ou 059/70.10.00 ⇓
--	--

Services à avertir prioritairement en fonction d'une intervention immédiate alertes suivantes**1. COMOPSNAV**

- ⇓
- ⇒ a. Instances étrangères
 - ⇒ b. SPN à Ostende
 - ⇒ i) Direction de la Police de la Navigation
 - ⇒ ii) Propriétaires navires/cargos et assureurs
 - ⇒ iii) DAO
 - ⇒ iv) SPN à Zeebruges et à Nieuport
 - ⇒ c. UGMM
 - ⇒ i) International Oil Pollution Compensation Fund
 - ⇒ ii) Firmes de lutte contre la pollution
 - ⇒ iii) Fédération pétrolière
 - ⇒ d. Commandement provincial
 - ⇒ e. Si nécessaire, Arrangement Zwin. (7)

2. Composante Air Koksijde RSC**3. Services de capitainerie du port****Autorités portuaires**

- ⇒ organismes ou firmes concernés

4. RMD (Radio Ostende)**5. Chef de division Voies hydrauliques de la Côte**

- ⇒ a. Directeur général de l'AWZ
- ⇒ b. Chef de division des Voies hydrauliques de la Côte
- ⇒ c. Chef de Division de l'Accès Maritime
- ⇒ d. Sociétés de renflouage
- ⇒ e. Entreprises de traitement et de transport de déchets

6. CGCCR ⇒ Sécurité Civile**7. *A avertir uniquement en cas d'implications à terre (transport de victimes, pollution de la plage, ...)* :**

Service 100 Flandre occidentale qui avertit les autorités ou services suivant le schéma d'alerte du Plan Provincial Général d'Urgence et d'Intervention et/ou des plans de secours spécifiques, indication de(s) endroit(s) d'atterrissage ou d'accostage, nombre présumé de victimes

8. *à avertir uniquement en cas de pollution marine :*

Département Pêche maritime du Centre de recherche agronomique à Ostende (059/34.22.50)

9. *à avertir uniquement en cas de catastrophe avec des bâtiments de pêche :*

Service Pêche maritime Ostende (059/43.19.20)

9.3. Composition des staffs

COORDINATEUR GENERAL			
JURISTE	PUBLIC RELATIONS		FINANCES
STAFF SAR Coordinateur = Chef nautique	STAFF POL Coordinateur = Commandant COMOPSNV	STAFF PORT Coordinateur = Capitaine de port	STAFF TERRE Coordinateur = Gouverneur
1. Directeur général de la Direction générale Transport maritime	1. Directeur général de la Direction générale Transport maritime	1. Directeur général de l'AWZ	1. Directeur général de l'AWZ
2. Police de la Navigation Ostende	2. Police de la Navigation	2. Police de la Navigation	2. Chef de Section des Voies hydrauliques de la Côte
3. Commandant COMOPSNV	3. Responsable département UGMM	3. Chef nautique de l'AWZ	3. Commandant de la province
4. Représentant Protection Civile	4. Représentant Protection Civile	4. Représentant Protection Civile	4. Responsable Division Protection Civile
5. Responsable Section Flotte	5. Chef de Section Accompagnement de la navigation de ou le Chef nautique de l'AWZ	5. Représentant Voies hydrauliques de la Côte	5. Directeur coordonnateur de la Police fédérale de Furnes et/ou de Bruges
	6. Représentant des Voies hydrauliques de la Côte	6. Représentant Accès Maritime	6. Représentant UGMM
	7. Représentant Police fédérale (Dirco)	7. Organismes et firmes concernées	7. Administrations communales et corps de sapeurs-pompiers concernés
		8. Administrations communales et corps de sapeurs-pompiers concernés	8. Inspecteur Sanitaire fédéral
		9. Représentant Police fédérale (Dirco)	

9.4. Groupes d'appui des staffs

GROUPES D'APPUI			
Groupe d'appui STAFF SAR	Groupe d'appui STAFF POL	Groupe d'appui STAFF PORT	Groupe d'appui STAFF TERRE
1. Entreprises de renflouement	1. International Oil Pollution Compensation Fund	1. International Oil Pollution Compensation Fund	1. International Oil Pollution Compensation Fund
2. Croix-rouge/« Vlaams Kruis »	2. Entreprises de déblaiement	2. Entreprises de déblaiement	2. Entreprises de déblaiement
3. Hôpitaux	3. Entreprises de renflouement	3. Entreprises de renflouement	3. Entreprises de traitement des déchets et de transport
4. Propriétaires de navires et assureurs	4. Propriétaires de navires/cargos et assureurs	4. Propriétaires de navires/cargos et assureurs	4. Propriétaires de navires/cargos et assureurs
	5. Secteur pétrolier	5. Secteur pétrolier	5. Secteur pétrolier

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 19 avril 2005 établissant le « Plan d'urgence et d'intervention (PUI) Mer du Nord »

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

Le Ministre de la Défense,
A. FLAHAUT

Le Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,
M. VERWILGHEN

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Nota's

- (1) Loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, *Moniteur belge* du 22 octobre 1987. Arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les

- ports et les plages du littoral belge, *Moniteur belge* du 1 septembre 1981; Accord du 8 octobre 1990 entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, *Moniteur belge* du 1 septembre 1981, approuvé par la loi du 17 février 1993, *Moniteur belge* du 18 décembre 1998.
- (2) Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en Mer du Nord, *Moniteur belge* du 10 juillet 1999.
 - (3) Loi du 16 juin 1989 portant approbation de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, et de l'Annexe, faits à Bonn le 13 septembre 1983, *Moniteur belge* du 28 décembre 1989; Arrangement technique entre la Belgique, la France et la Grande-Bretagne, pris en application de l'article 6 (4) de l'accord signé à Bonn, le 9 juin 1969 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Mer du Nord par les hydrocarbures, fait à Paris le 28 juillet 1972, *Moniteur belge* du 13 mars 1973.
 - (4) Est visé : le Chef nautique en personne ou son remplaçant.
 - (5) Comme adopté par le Conseil des ministres du 11 mars 1988, inédit.
 - (6) En cas de lancement du PUI Mer du Nord, c'est le Gouverneur qui décide.
 - (7) Arrangement concernant la protection « du Zwin » contre des produits polluant le sol et les eaux (avril 2004).

Bijlage

Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen

RAMPENPLAN NOORDZEE

INHOUD

INHOUD

LIJST VAN DE BESTEMMELINGEN

LIJST GEBRUIKTE AFKORTINGEN

INVULFORMULIER VOOR WIJZIGINGEN

1. Inleiding
 - 1.1. Doel van het rampenplan Noordzee
 - 1.2. Draagwijdte van het rampenplan Noordzee
 - 1.3. Grote fases in het rampenplan Noordzee
2. FASE 1 : Vooralarm door de Nautisch Dienstchef en hulpverlening met eigen middelen
 - 2.1. Vooralarmering
 - 2.1.1. Wanneer en door wie?
 - 2.1.2. Wie verwittigt wie?
 - 2.1.3. Vorm van het vooralarmbericht
 - 2.1.4. Te nemen maatregelen bij vooralarm
 - 2.1.5. Duur en einde vooralarm
 - 2.1.6. Vorm van het einde van het vooralarmbericht
 - 2.1.7. Opmerking
 - 2.2. De autonome hulpverlening
3. FASE 2 : Alarm door de Nautisch Dienstchef en de onmiddellijke maatregelen
 - 3.1. Alarmering
 - 3.1.1. Wanneer en door wie?
 - 3.1.2. Wie verwittigt wie?
 - 3.1.3. Vorm van het alarmbericht
 - 3.2. Onmiddellijke maatregelen bij alarm
 - 3.2.1. Door het (de) betrokken schip (schepen)
 - 3.2.2. Door de Nautisch Dienstchef van AWZ
 - 3.2.3. Door het MRCC
 - 3.2.4. Door de betrokken hulpdiensten op zee
 - 3.2.5. Door de betrokken hulpdiensten te land
 - 3.2.6. Door de coördinatoren van de interventiestaven
 - 3.3. Duur
4. FASE 3 : Gecoördineerde interventies
 - 4.1. Initiele coördinatie onder leiding van de Gouverneur
 - 4.1.1. De Algemene Coördinator
 - 4.1.2. De Staven
 - 4.1.3. Coördinatie van de interventies op zee
 - 4.1.4. Coördinatie van de interventies aan land
 - 4.2. Coördinatie van de interventies op de plaats van de ramp op zee
 - 4.2.1. De OSC
 - 4.2.2. Taken van de OSC op zee
 - 4.3. Interventie door de bevoegde instanties

5. Fase 4 : nazorg onder leiding van de Gouverneur
 - 5.1. Coördinatie van de interventies
 - 5.2. Coördinatie- en crisiscentrum van de regering
 - 5.3. Ambtshalve verwijdering van afvalstoffen
6. Financiële regeling
7. Plan voor opvang van schepen in nood in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België
 - 7.1. Opsporing en redding (procedures en afhandeling) - rampenplan Noordzee
 - 7.2. Toevluchtsoorden
 - 7.2.1. Ankerplaatsen
 - 7.2.2. Vluchthavens
 - 7.3. Droogdokken
8. Actualisatie van het plan en organisatie van oefeningen
 - 8.1. Actualisatie
 - 8.2. Oefeningen
9. Lijst van de bijlagen van het rampenplan Noordzee
 - 9.1. Alarmeringsschema voor de autoriteiten
 - 9.2. Alarmeringsschema voor de diensten
 - 9.3. Samenstellingen van de staven
 - 9.4. Steungroepen van de staven

LIJST VAN DE BESTEMMELINGEN

ADMINISTRATIEVE OVERHEDEN	EX	
FOD Binnenlandse Zaken - Kabinet van de Minister	1	
FOD Binnenlandse Zaken - Algemene Directie Civiele Veiligheid	4	
FOD Binnenlandse Zaken - Algemene Directie Crisiscentrum	1	
FOD Mobiliteit en Vervoer - Kabinet van de Minister	1	
FOD Mobiliteit en Vervoer - Algemeen Secretariaat	1	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - AROHM (Brugge)	2	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - AWZ (Brussel)	11	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - DAB Vloot (Oostende)	7	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - Afdeling Scheepvaartbegeleiding (Oostende)	5	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - Afdeling Waterwegen/Kust (Oostende)	7	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - Afdeling Maritieme Toegang (Antwerpen)	1	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - LIN - Afdeling Maritieme Toegang (Oostende)	1	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - EWBL - Afdeling Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij	1	
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Zeevisserij - Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (Oostende)	1	
Arrondissementscommissarissen West-Vlaanderen	3	elk 1
Belgacom Brugge	1	
Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT)	1	
Burgemeesters van de kustgemeenten (burgemeester, brandweer)	20	elk 2
Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium	2	
Provincie West-Vlaanderen - Kabinet Gouverneur	1	
Provincie West-Vlaanderen - Provinciegriffier	1	
Provincie West-Vlaanderen - Hoofd Dienst Pers en Communicatie	1	
Provincie West-Vlaanderen - Federale Dienst Openbare Hulpverlening, Civiele Veiligheid	5	
DISCIPLINE 1		
Brandweerkorpsen van de kustgemeenten (via de burgemeester)		
Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen	2	

DISCIPLINE 2		
FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Kabinet van de minister	1	
FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Bestuursafdeling Volksgezondheid	1	
FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Gezondheidsinspectie West-Vlaanderen	2	
FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Psychosociaal Manager	1	
Rode Kruis West-Vlaanderen	2	
Het Vlaamse Kruis v.z.w.	1	
Centrum voor Crisispsychologie	1	
DISCIPLINE 3		
Hulpcentrum 101 (CIC)	3	elk 1
Lokale politiezones van de kust (7)	21	elk 3
Scheepvaartpolitie Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort	12	elk 4
Directeur-coördinator van Brugge en van Veurne	2	elk 1
Federale Politie - Preventieadviseur	1	
Wegenpolitie West-Vlaanderen	1	
Spoorwegpolitie Brugge	1	
Federale Politie - Dienst luchtsteun (DGS)	1	
DISCIPLINE 4		
Civiele Bescherming - Grote Wacht Jabbeke	3	
Ministerie van Landsverdediging - Kabinet van de Minister	1	
Ministerie van Landsverdediging - Chief of Defense	1	
Ministerie van Landsverdediging - Provinciecommando West-Vlaanderen	1	
Ministerie van Landsverdediging - Luchtcomponent AC Koksijde	1	
Ministerie van Landsverdediging - ACOS Ops & Trg	1	
Ministerie van Landsverdediging - Marinecomponent - COMOPSNV	3	
Oostende radio - Kuststation van de Marine	1	
BUITENLANDSE OVERHEDEN (ter informatie)		
Provincie Zeeland - Commissaris van de Koningin	1	
Provincie Zeeland - Provinciaal coördinator rampenbestrijding	1	
Kustwachtcentrum Den Helder	1	
Rijkswaterstaat - Hoofd Dienstkring Zeeuws-Vlaanderen	1	
HAVENBESTUREN EN HAVENKAPITEINDIENSTEN		
Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende - Havenkapiteindienst	2	
Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende - Havenkapitein-directeur	1	
Havenbestuur Brugge - Zeebrugge - Havenkapiteindienst - Havenkapitein-commandant	3	
Stadsbestuur Nieuwpoort - Bestuur der Waterwegen - Dienst der Kusthavens	1	
PRIVE INSTANTIES		
Advocatenkantoor Stibbe Brussel	1	
Belgische Petroleum Federatie	1	

LIJST GEBRUIKTE AFKORTINGEN

ABNL	Operationeel Commando van Admiraal Benelux (Belgische en Nederlandse Marine) - Den Helder
ACOS - Ops & Trg	Assistant Chief of Staff - Departement Operaties en Training
AROHM	Administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
BMM	Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium
CC	Coördinatiecomité
CGCCR	Coördinatie- en crisiscentrum van de Regering
CHOD	Chief of Defense
CIC	Communicatie- en Informatiecentrum
COMOPSNV	Commando van de Marinecomponent
DAB	Dienst Afzonderlijk Beheer
DAC	Directie van de politie van de verbindingswegen (Federale Politie)
DAO	Directie van de operaties en de informatie inzake bestuurlijke politie (Federale Politie)
DGA	Algemene Directie Bestuurlijke Politie (Federale Politie)
DGS	Algemene directie operationele ondersteuning (Federale Politie)
DIRCO	Bestuurlijke directeur-coördinator (Federale Politie)
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EWBL	Departement Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw
FIR	Flight Intervention Region
FOD	Federale Overheidsdienst
HAV	Haven
KBIN	Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen
MBZ	Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
MRCC	Maritime Rescue and Coordination Center (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum)
OOH	Officier op de hoogte
OSC	On Scene Commander
OVAM	Openbare Afvalstoffenmaatschappij van het Vlaamse Gewest
POL	Pollutie
PSM	Psychosociale Manager
RIB	Rigid Inflatable Boat
RSC	Rescue Subcenter
SAR	Search and Rescue
SLAR	Side-Looking Airborne Radar
SPN	Scheepvaartpolitie (Federale Politie)
WPR	Wegenpolitie (Federale Politie)

INVULFORMULIER VOOR WIJZIGINGEN

Betrokken instantie :

Verantwoordelijke :

Adres :

Postnummer :

Gemeente :

Telefoon :

Fax :

E-mail :

Gsm :

Wat dient er te worden gewijzigd ? (bladzijde of bijlage vermelden uit het rampenplan) :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Opgemaakt te op
Handtekening :

Bijgaand formulier dient toegestuurd te worden aan :

Federale Dienst Openbare Hulpverlening

Civiele Veiligheid

Burg 4

8000 Brugge

Tel : 050/40 57 97 of 050/40 57 82 of 050/40 57 89

Fax : 050/33 81 34

E-mail : openbare.hulpverlening@west-vlaanderen.be

1. Inleiding

1.1. Doel van het rampenplan Noordzee

1) Enkele scheepsrampen in het watergebied van de Belgische Staat en in volle zee, hebben de diverse betrokken overheidsinstanties alert gemaakt voor eventuele nieuwe rampen waarbij :

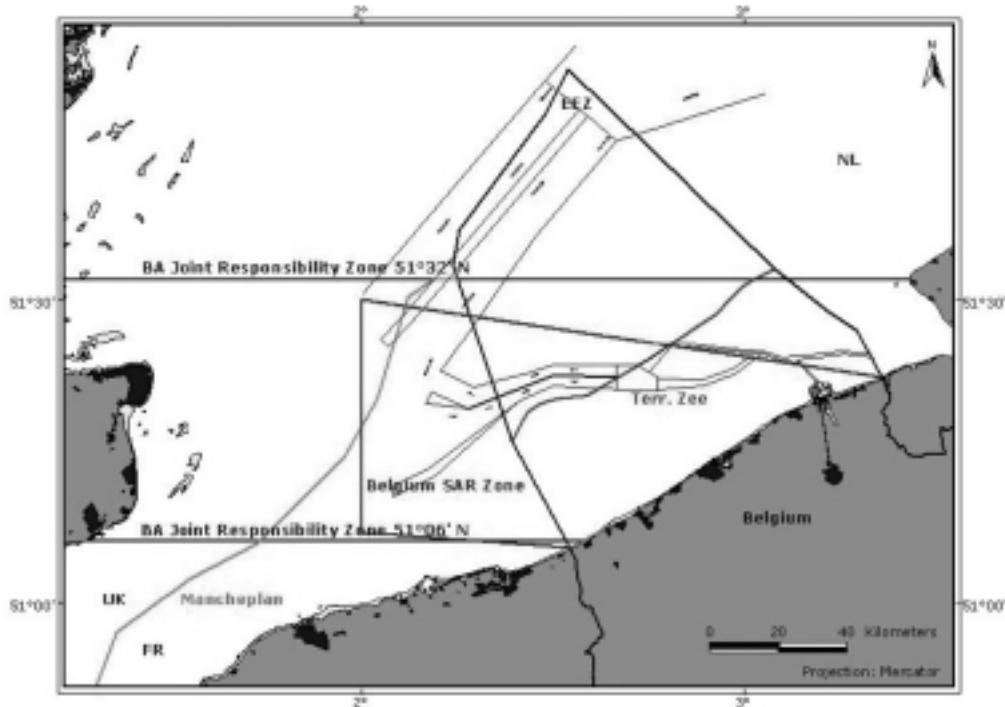
- vaartuigen met hun lading verloren kunnen gaan en passagiers en bemanning het slachtoffer kunnen zijn;
- het scheepvaartverkeer en de maritieme toegang tot de havens ernstig kan worden gehinderd;
- milieuproblemen kunnen ontstaan.

2) Dit rampenplan beschrijft de organisatie van de hulpverlening en de coördinatie van de operaties bij rampsituaties of ernstige ongevallen in het watergebied omschreven in punt 1.2.

Het is de bedoeling om zo snel mogelijk :

- de beschikbare hulpmiddelen ter plaatse te brengen, met behulp van een alarmeringsketen. Dit vereist een permanent operationeel zijn;
- een coördinatie tot stand te brengen tussen de instanties die aan de hulpverlening deelnemen. Dit vergt een eenheid van bevel.

1.2. Draagwijdte van het rampenplan Noordzee



Dit rampenplan is van toepassing in het hierna omschreven watergebied :

- de Territoriale Zee (1)
- de Exclusieve Economische Zone (2)
- de Verantwoordelijkheidszone (3)
- de Reddingszone zoals bepaald bij het FIR.

Dit plan heeft een operationeel en praktisch karakter.

Het wordt aangenomen onverminderd de aan de diverse instanties wettelijk of reglementair toegewezen bevoegdheden (verantwoordelijkheden) :

- de Federale Politie - Scheepvaartpolitie is verantwoordelijk voor het toezicht over en de algemene en de bijzondere politie van de zeevaten;
- het Vlaamse Gewest, in casu de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) te Oostende, is verantwoordelijk voor de reddingsoperaties op zee;
- de Marinecomponent is verantwoordelijk voor de coördinatie van de ter beschikking gestelde bestrijdingsmiddelen;
- de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium (BMM) is verantwoordelijk voor het toezicht op het mariene milieu, de coördinatie van de wetenschappelijke werkzaamheden en het verlenen van toestemming voor het gebruik van bepaalde bestrijdingsmiddelen;
- de gezagvoerders van patrouillevaartuigen, de leden van de scheepvaartpolitie en van de BMM en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine zijn bevoegd om ambtshalve de nodige noodmaatregelen op zee te nemen om het hoofd te bieden aan een dreigende verontreiniging.

1.3. Grote fases in het rampenplan Noordzee

- FASE 1 : Vooralarm door de Nautisch Dienstchef en hulpverlening met eigen middelen
Voor de hulpdiensten betekent dit de fase waarbij men in een verhoogde staat van paraatheid verkeert (stand-by).
- FASE 2 : Alarm door de Nautisch Dienstchef en onmiddellijk te nemen maatregelen
Door een aantal hulpdiensten moet in deze fase onmiddellijk concrete acties worden uitgevoerd.
- FASE 3 : Gecoördineerde interventies door de Gouverneur
- FASE 4 : Nazorg onder leiding van de Gouverneur

2. FASE 1 : Vooralarm door de Nautisch Dienstchef en hulpverlening met eigen middelen

2.1. Vooralarmering

2.1.1. Wanneer en door wie?

Het initiatief voor het verspreiden van het vooralarm berust bij de Nautisch Dienstchef (4) van de AWZ.

Hij zal het vooralarm lanceren zodra hij meent dat wegens bepaalde omstandigheden of feiten, het risico voor het plaatsgrijpen van de "dreigende gebeurtenis" aanzienlijk is toegenomen.

2.1.2. Wie verwittigt wie?

Hiervoor wordt de alarmeringsketen gevolgd zoals opgenomen in punt 9.

Belangrijke opmerkingen :

- (1) Indien het Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) melding krijgt van "de gebeurtenis", brengt het de Nautisch Dienstchef van de AWZ hiervan onmiddellijk op de hoogte en vraagt het of de staat van vooralarm al dan niet moet verspreid worden.
- (2) Indien een andere dienst melding krijgt van "de gebeurtenis", dan verwittigt deze het MRCC, dat handelt zoals in (1).
- (3) Ingeval van dreigende zeeverontreiniging houdt de Nautisch Dienstchef zo veel als mogelijk rekening met een verzoek van COMOPSNAV om het vooralarm te verspreiden.

2.1.3. Vorm van het vooralarmbericht

De vorm van het bericht bij vooralarm ziet er als volgt uit :

NAAM : (identiteit van degene die het bericht overmaakt)
VOORALARM RAMPENPLAN NOORDZEE vanaf : (datum en uur van begin vooralarm)
VOOR : (vermelding van de reden van vooralarm : b.v. aanvaring, olievlek, e.a., alsook de plaats van de catastrofe)

2.1.4. Te nemen maatregelen bij vooralarm

- 1) De maritieme hulpdiensten en eventueel de hulpdiensten te land (via Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen) nemen de nodige schikkingen om onmiddellijk hulp te kunnen bieden.
- 2) Alle andere hulpdiensten voorkomend op de alarmeringsketen houden zich in staat van paraatheid (stand-by) en volgen nauwlettend de evolutie van de toestand.
- 3) Het MRCC richt zonodig een versterkte permanentiedienst (24 u/24) in.
- 4) Indien nodig zal COMOPSNAV zijn antipollutiecel activeren en kan de Gouverneur de nodige pollutiebestrijdingsmiddelen in stand-by roepen.

2.1.5. Duur en einde vooralarm

De staat van het vooralarm duurt tot aan de overgang naar de staat van alarm ofwel tot aan het afkondigen van "einde vooralarm".

De afkondiging van "einde vooralarm" gaat terug uit van de Nautisch Dienstchef van de AWZ en gebeurt wanneer deze oordeelt dat het risico van de "dreigende gebeurtenis" terug tot een normaal peil gedaald is. Vooreerst het "einde vooralarm" af te kondigen, wint hij het advies in van de verantwoordelijken van de reeds bij de hulpverlening betrokken diensten (b.v. Marinecomponent, Scheepvaartpolitie, enz.)

2.1.6. Vorm van het einde van het vooralarmbericht

NAAM : (identiteit van degene die het bericht toestuurt)
EINDE VOORALARM RAMPENPLAN NOORDZEE vanaf :
VOOR : (vermelding van de reden van vooralarm)

De verspreiding van het "einde vooralarm" geschiedt terug volgens de alarmeringsketen in punt 9.

Bij de ontvangst van "einde vooralarm" hernemen alle hulpdiensten hun normale activiteiten (staat van paraatheid wordt opgeheven).

2.1.7. Opmerking

De afkondiging van het vooralarm is niet noodzakelijk.

Als de toestand door de Nautisch Dienstchef van de AWZ als catastrofaal wordt beschouwd, verspreidt hij onmiddellijk het alarm.

2.2. De autonome hulpverlening

De autonome hulpverlening valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de bevelvoerder van het betrokken schip. Zodra er zich een "dreigende gebeurtenis" in werkelijkheid omzet moet het betrokken schip (moeten de betrokken schepen) met eigen middelen de bestrijding beginnen.

Indien nodig - hetgeen meestal het geval zal zijn - mag het betrokken schip (mogen de betrokken schepen) beroep doen op de hulp van de maritieme diensten zoals opgenomen in dit rampenplan.

3. FASE 2 : Alarm door de Nautisch Dienstchef en de onmiddellijke maatregelen

3.1. Alarmering

3.1.1. Wanneer en door wie?

Het initiatief voor het verspreiden van het alarm berust bij de Nautisch Dienstchef van de AWZ.

Hij kondigt het alarm af zodra een dreigende gebeurtenis zich voordoet of op het punt staat zich voor te doen en zo hij ernstige redenen heeft om te vermoeden dat de autonome hulpmiddelen ontoereikend zullen zijn om de gebeurtenis te bestrijden.

3.1.2. Wie verwittigt wie?

Hiervoor wordt de alarmeringsketen gevolgd zoals opgenomen in punt 9.

Belangrijke opmerkingen :

- (1) Indien het MRCC melding krijgt van de "gebeurtenis" dan brengt het de Nautisch Dienstchef van de AWZ op de hoogte en vraagt het of de staat van alarm al dan niet moet verspreid worden.
- (2) Indien een andere dienst melding krijgt van "de gebeurtenis" verwittigt die het MRCC dat handelt zoals in (1).
- (3) Ingeval van dreigende zeeverontreiniging houdt de Nautisch Dienstchef zo veel als mogelijk rekening met een verzoek van COMOPSNAV om het alarm te verspreiden.

3.1.3. Vorm van het alarmbericht

NAAM : (identiteit van degene die het bericht toestuurt)
ALARM RAMPENPLAN NOORDZEE vanaf : (datum en uur waarop het alarm ingaat)
VOOR : (reden van het alarm : b.v. aanvaring, olievlek, e.a. + plaats van het gebeuren op zee.) Indien er aanwijzingen zijn dat er slachtoffers aan land zullen gebracht worden, deelt het MRCC dit mee aan het Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen, met vermelding van de beschikbare gegevens die nuttig zijn voor het op gang brengen van de hulpverlening (b.v. aantal gewonden, plaatsen waar ze aan land worden gebracht,...)
CC : (Plaats waar het coördinatiecomité samenkomt)

3.2. Onmiddellijke maatregelen bij alarm

3.2.1. Door het (de) betrokken schip (schepen)

In afwachting van een gecoördineerde hulpverlening wordt het euvel bestreden met eigen middelen van het (de) betrokken schip (schepen).

3.2.2. Door de Nautisch Dienstchef van AWZ

De Nautisch Dienstchef van AWZ duidt de plaats van het Coördinatiecomité (CC) aan en zorgt voor een versterkte 24u permanente in het MRCC.

De juiste plaats van het CC wordt medegedeeld in het alarmbericht en hangt af van de aard en het al dan niet plaatsgebonden karakter van de rampspoedige gebeurtenis (inzonderheid van de draagwijdte van de communicatiemiddelen).

De betrekkingen met de pers berusten ten allen tijde bij de Gouverneur, die van zodra het mogelijk is de nodige maatregelen op zich neemt en indien nodig zijn woordvoerder aanduidt. Het afdelingshoofd van de AWZ (of plaatsvervanger) in casu de Nautisch Dienstchef staat in voor het opzetten van een voorlopige ontvangtplaats voor de pers en voor politietoezicht in en rond het MRCC-gebouw.

Het CC (aangeduid in het alarmbericht) zal op één van volgende plaatsen worden geïnstalleerd :

- 1) Niet plaatsgebonden incident :
 - Zeewezengebouw, Sir W. Churchillkaai 2, Oostende
- 2) Plaatsgebonden incident :
 - Radarcentrale, Westelijke Havendam, Zeebrugge
 - Zeewezengebouw, Sir W. Churchillkaai 2, Oostende
 - Loodswezengebouw, Havengeul 1, Nieuwpoort
- 3) Afhankelijk van de noodsituatie en de aard van het incident kan overwogen worden de volgende plaatsen te gebruiken als CC :
 - Brandweerkazerne van Brugge, Pathoekeweg 215, 8000 Brugge
 - Marinebasis Zeebrugge, Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

3.2.3. Door het MRCC

Alle bijkomende informatie m.b.t. de rampspoedige gebeurtenis wordt gecentraliseerd in het MRCC, dat tevens voor de verspreiding naar alle betrokken (hulp)instanties instaat tot op het ogenblik dat het CC operationeel wordt.

3.2.4. Door de betrokken hulpdiensten op zee

1) De verschillende gealarmeerde diensten sturen zo vlug mogelijk de meest geschikte interventieploegen naar de plaats van de ramp.

Zodra deze ploegen ter plaatse komen, starten zij de hulpverlening. Zij brengen het MRCC onmiddellijk op de hoogte van alle nuttige informatie (o.a. bevestiging van de exacte plaats en aard van de ramp, overzicht van middelen en personeel van de eigen interventieploeg...).

2) De bevelvoerders van de verschillende interventieploegen stemmen de operaties van de eigen ploeg naar best vermogen af op de interventies van de andere hulpverleners.

- Om dit "optreden in een geest van goede samenwerking" te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat elke ploeg zo volledig mogelijk geïnformeerd blijft over de operaties. De interventieploegen blijven daartoe STEEDS in contact met het MRCC dat alle nuttige informatie verzamelt en verspreidt.
- In dezelfde "geest van goede samenwerking" schikt elke interventieploeg zich naar de richtlijnen van de bevelvoerder die spontaan de verantwoordelijkheid op zich neemt om de functie van "voorlopige On Scene Commander" (OSC) op zee voortreffelijk te vervullen, of die daartoe voorlopig door het MRCC wordt aangeduid tot de Marine ter plaatse komt om, zoals hierna bepaald, deze taak op zich te nemen.

3) De Marinecomponent neemt zo spoedig mogelijk de taak van OSC op zich.

- Wanneer er bij de reddingsoperaties ook luchtvaartuigen worden ingezet, vervult de eerst aanwezige helikopter de functie van "voorlopige coördinator in de lucht" (Air Coordinator).
- De eerste helikopter van de Luchtcomponent of van de Marinecomponent (40ste Smaldeel Heli Koksijde) die aankomt op de plaats van de ramp neemt de rol van Air Coordinator over.
- De Air Coordinator blijft voortdurend in radiocontact met de hierboven vermelde OSC van de Marinecomponent om de operaties van de luchtvaartuigen zo goed mogelijk af te stemmen op de andere interventies op zee.

3.2.5. Door de betrokken hulpdiensten te land

In geval de rampspoedige gebeurtenis een directe hulpverlening te land vereist, verwittigt het MRCC onmiddellijk het Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen, dat op zijn beurt de nodige hulpdiensten en instanties verwittigt en in voorkomend geval andere rampenplannen op gang brengt.

3.2.6. Door de coördinatoren van de interventiestaven

Vooruitlopend op fase 3 kunnen de coördinatoren van de vier staven, indien nodig hun staf onmiddellijk samenroepen. De geactiveerde staven rapporteren vervolgens aan de Gouverneur.

3.3. DUUR

Deze alarmfase neemt een einde zodra het CC aan land operationeel is.

4. FASE 3 : Gecoördineerde interventies

4.1. Initiele coördinatie onder leiding van de Gouverneur

4.1.1. De Algemene Coördinator

DE GOUVERNEUR IS DE ALGEMENE COÖRDINATOR

De Gouverneur is verantwoordelijk voor de globale coördinatie van alle interventies (in het bijzonder de interacties tussen land en zee).

Hij stelt het CGCCR in kennis van het begin van de gecoördineerde actie.

Hij staat ten alle tijde in voor de betrekkingen met de pers en treft hieromtrent alle nodige praktische maatregelen. Hij duidt een gepaste ontvangstplaats voor de pers aan. Hij kan naargelang de aard van de interventie de coördinator van de betrokken staf als woordvoerder voor de pers aanduiden.

Hij beslist tot de overgang naar de volgende coördinatiefase (nazorg) als er geen dringende beslissingen meer moeten genomen worden en neemt die beslissing in samenspraak met de personen die hem in deze fase bijstaan.

4.1.2. De staven

De interventies worden in deze fase beheerd door EEN TOT VIER STAVEN naargelang de situatie.

Afhankelijk van het soort incident activeert de Algemene Coördinator één of meer staven.

De vier staven zijn :

- STAF « SAR » (search and rescue) : de coördinator van dringende aspecten van de interventie op zee is de Nautisch Dienstchef van de AWZ te Oostende;
- STAF « POL » (pollutie op zee) : de coördinator van de bestrijding van de zeeverontreiniging is de COMOPSNV;
- STAF « HAV » (haven) : de coördinator van incidenten die een impact kunnen hebben op de werking van de havens is de betrokken havenkapitein.
- STAF « LAND » : de coördinator van incidenten op zee die al dan niet gevolgen kunnen hebben aan wal of aan de kust is de Gouverneur.

Tussen de staven moet een geest van goede verstandhouding mogelijk zijn.

4.1.3. Coördinatie van de interventies op zee

De Algemene Coördinator bij de initiële coördinatie wordt bijgestaan door de Nautisch Dienstchef, het COMOPSNV en een vertegenwoordiger van de BMM.

In deze fase wordt de opdracht van voorlopige OSC uitgeoefend onder de operationele controle van de Nautisch Dienstchef.

Zodra een eenheid van de Marinecomponent de taak van OSC overgenomen heeft, staat deze OSC onder het operationeel commando van COMOPSNV.

4.1.4. Coördinatie van de interventies aan land

De Algemene Coördinator wordt bijgestaan door de bevelhebber van de permanente eenheid van de Civiele Bescherming (Grote Wacht Jabbeke) en - indien nodig - door de verantwoordelijken van de verschillende disciplines van de hulpverlening : eigenlijke hulpoperaties, medische hulpverlening, politie, logistiek.

4.2. Coördinatie van de interventies op de plaats van de ramp op zee

4.2.1. De OSC

Op verzoek van de Algemene Coördinator duidt COMOPSNAV een officier van de Marinecomponent aan als OSC, die de rol van voorlopige OSC op de plaats van de ramp op zee moet overnemen. Deze OSC staat onder het operationeel commando van COMOPSNAV.

Bij deze aanduiding wordt rekening gehouden met alle nuttige omstandigheden, zoals :

- de plaats en aard van de ramp
- de communicatiemiddelen die ingezet kunnen worden;
- wie de rol van OSC tot dan vervuld heeft.

4.2.2. Taken van de OSC op zee

1) Het hoogste gezag van het Koninkrijk België uitoefenen ter plaatse.

2) Buiten de grenzen van de territoriale zee en de EEZ, de rechten van België uitoefenen in toepassing van de wet van 29 juli 1971 houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende maatregelen in volle zee in geval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben en van de wet van 6 augustus 1982 houdende goedkeuring van het Protocol van 1973 betreffende maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen, andere dan oliën.

3) Indien nodig, op initiatief van de betrokken ministeries, de bevoegdheden van deze ministeries bij volmacht uitoefenen op zee.

Deze opdracht houdt in dat de OSC als taak heeft, ter plaatse, in de onmiddellijke omgeving van de ramp, de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor de uitvoering van de operaties.

In het bijzonder :

- draagt hij er zorg voor dat de beslissingen inzake de coördinatie van de interventies op zee (zie 4.1.3.) worden uitgevoerd;
- heeft hij de tactische leiding en de supervisie over alle interventieploegen op de plaats van de ramp;
- houdt hij het CC permanent op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen op de plaats van de ramp;
- adviseert hij het CC inzake bijkomende middelen die noodzakelijk zijn voor de operaties.

4.3. Interventie door de bevoegde instanties

Elke bevoegde instantie betrokken bij de interventies op zee of aan land wordt verwacht volgens een eigen, vooraf opgesteld interventieplan op te treden.

5. FASE 4 : Nazorg onder leiding van de Gouverneur

5.1. Coördinatie van de interventies

- 1) De Algemene Coördinatie van de interventies en in het bijzonder het nemen van beslissingen inzake materies met land/zee-interactie, berust bij een Coördinatiecomité, samengesteld uit één of meerdere staven (zie 9.3).
- 2) De Algemene Coördinator beslist op basis van concrete omstandigheden, welke vertegenwoordigers van diverse staven en welke autoriteiten deelnemen aan de vergaderingen van het CC.
- 3) De Algemene Coördinator zit het CC voor. Hij onderhoudt een permanent contact met het CGCCR.
- 4) In het kader van zijn algemene coördinatieopdracht, woont de Gouverneur (of vertegenwoordiger) de vergaderingen van de staven bij.

5.2. Coördinatie- en crisiscentrum van de regering

Het CGCCR verzamelt alle gegevens over de operatie.

Het centrum verspreidt via de nieuwsmedia de nodige informatie aan de bevolking en aan derde landen, behoudens de ingevolge internationale overeenkomsten bestaande specifieke verwittigingskanalen (b.v. de communicatieprocedures van het Akkoord van Bonn).

5.3. Ambtshalve verwijdering van afvalstoffen

De Gouverneur kan aan OVAM de ambtshalve verwijdering van afvalstoffen vragen.

OVAM kan overeenkomstig het Afvalstoffendecreet van 2 juli 1981 afvalstoffen ambtshalve verwijderen indien hierdoor risico bestaat van hinder of schade voor de mens of het leefmilieu (art. 37).

6. Financiële regeling

Onverminderd het eventuele verhaal van de gedane kosten op diegene(n) die het ongeval of de ramp heeft (hebben) veroorzaakt, zal elk Departement instaan voor de kosten van de operaties die binnen zijn bevoegdheid liggen (gesloten beurzen beginsel) (5).

Voor uitzonderlijke financiële gevolgen, kan de Ministerraad beslissen om een bijzonder krediet uit te trekken (art. 24 van de wet van 28 juni 1963 op de Rijkscomptabiliteit) (5).

In geval van mariene verontreiniging houden de tussenkommende diensten zorgvuldig de boekhouding bij van hun gemaakte kosten (5).

De schuldvorderingen die betrekking hebben op preventie en bestrijding van mariene vervuiling kunnen pro forma aan de BMM worden toegestuurd die ze in de vorm van een "claim" aan de vervuiler voorlegt.

Elke instantie brengt het CC onmiddellijk op de hoogte van de geëiste waarborgen.

Maritiem jurist

De Algemene Coördinator kan een beroep doen op een maritiem jurist om hem bij te staan bij de uitoefening van zijn opdracht. De kosten van deze maritiem jurist zijn ten laste van de begroting van de FOD waartoe de Civiele Veiligheid behoort.

7. Plan voor opvang van schepen in nood in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

7.1. Opsporing en redding (procedures en afhandeling) - rampenplan Noordzee

7.2. Toevluchtsoorden

Artikel 20 van de Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van de Richtlijn 93/75/EEG van de Raad houdt o.a. in dat de kuststaat dient te voorzien in toevluchtsoorden voor schepen in nood.

7.2.1. Ankerplaatsen

Gezien het intense scheepvaartverkeer in het relatief kleine Belgische zeegebied van 3450 km² met daarin verschillende commerciële activiteiten (visserij, zandwinning, grindwinning, communicatiekabels, gaspijpleidingen, oliepijpleidingen,...), alsook afgebakende, beschermde mariene gebieden is de enige plaats in het zeegebied die we kunnen aanbieden als vluchtoord het ankergebied Westhinder waarvan de coördinaten de volgende zijn :

De coördinaten in ED50 :
 51°24',00 N - 02°33',40 E
 51°26',00 N - 02°35',00 E
 51°26',00 N - 02°40',00 E
 51°24',00 N - 02°40',00 E

De coördinaten omgerekend naar WGS84 : 51°23',95 N - 02°33',32 E
 51°25',95 N - 02°34',92 E
 51°25',95 N - 02°39',92 E
 51°23',95 N - 02°39',92 E

Deze ankerplaats ligt buiten de drukke scheepvaartroutes, doch centraal t.o.v. de kusthavens en de scheepvaartroutes. Het betreft een bewaakt gebied, doch dit gebied geeft slechts een beperkte schutting tegen de weersomstandigheden en geen enkele bescherming tegen mogelijke verontreiniging van het zeegebied.

Het ligt in de bedoeling om deze ankerplaats, die buiten de territoriale zee ligt maar er wel aan grenst, te beschouwen als territoriaal zeegebied conform artikel 12 van het UNCLOS III- verdrag. België vraagt om dit gebied als deel van haar territoriale zee te mogen beschouwen.

In noodgevallen kan er beroep gedaan worden op twee noodankergebieden (die niet als dusdanig op de kaart aangeduid zijn), dus enkel in geval van nood en in geval het ankergebied van de Westhinder geen optie is. De toelating om daar voor anker te gaan dient uitdrukkelijk gegeven te worden door het MRCC-Scheepvaartbegeleiding. Het betreft de mogelijkheid bezuiden de AZ-boei en het gebied benoorden de NE Akkaart boei.

Schepen in nood volgen de instructies die zij bekomen van het MRCC of de dienst Scheepvaartbegeleiding teneinde ze op een plaats voor anker te laten gaan om optimaal de betreffende noodsituatie te kunnen afhandelen of het schip daar voor te bereiden voor opname in een vluchthaven of een droogdok. Indien de omstandigheden het noodzaken kan de Gouverneur een ander vluchtoord aanduiden.

Schepen die voor herstel wensen gebruik te maken van deze ankerplaats nemen contact op met de dienst Scheepvaartbegeleiding.

7.2.2. Vluchthavens

De Belgische kust heeft 2 havens die in aanmerking komen voor de opvang van schepen in nood of voor het uitvoeren van herstellingen waarbij geen droogdok noodzakelijk is. Het betreft de haven van Oostende en de haven van Brugge-Zeebrugge.

De modaliteiten voor deze havens zijn respectievelijk :

Oostende :

de haven van Oostende kan gebruikt worden als vluchthaven, rekening houdende met de volgende feiten :

- De haven van Oostende is een getijdengebonden haven met als geografische ligging : 51°14' N / 02°56' E.
- De haven is toegankelijk voor zeeschepen met maximum lengte van 160 meter via een havengeul met een breedte tussen de hoofden van de beide havendammen van 178 meter en een diepte van -8.00 meter (H).
- De handelshaven biedt daarbij de volgende mogelijkheden :
 - 5 Ro-Ro steigers met een diepte tot -8.00 meter (H)
 - General Cargo kaaien met een diepte tot -8.00 meter (H).

De haven van Oostende biedt echter geen mogelijkheden voor de behandeling en stockage van vloeibare producten.

Verder is er aan de General Cargo kaai een walkraan met een capaciteit van 8 ton.

Een sleepboot met een Bollard Pull van 30 ton, is ter plaatse.

Brugge-Zeebrugge :

de haven van Brugge-Zeebrugge treedt op als tweede toevluchtsoord, op voorwaarde dat :

- schepen, die reeds op weg zijn naar de haven van Oostende, Gent of Antwerpen, door die havens kunnen opgevangen worden;
- de scheepsdiepgang maximaal 12,80 meter bedraagt, zoals voorgesteld door het loodswezen, en indien bij aankomst geen droogdok vereist is;
- de toelating tot invaart van een schip in nood in de haven van Brugge-Zeebrugge verleend wordt door de havenkapitein-commandant (of afgevaardigde) (6) en enkel indien :
 - voor dit schip een geschikte ligplaats beschikbaar is in de voor- of achterhaven;
 - de havenkapitein-commandant (of afgevaardigde) een positief attest ontvangt van een expert van de Nautische Commissie, na expertise aan boord van het schip in nood;
 - de havenmaatschappij door de P&I - Club van het getroffen schip schriftelijk in het bezit wordt gesteld van een voldoende financiële borg als garantie.

7.3. Droogdokken

Voor het Belgische zeegebied zijn de meest nabijgelegen droogdokken deze van Vlissingen in Nederland en deze van Dunkerque in Frankrijk.

8. Actualisatie van het plan en organisatie van oefeningen

8.1. Actualisatie

Elke persoon of dienst die voorkomt in het alarmeringsschema en/of de telecommunicatielijst verwittigt onmiddellijk het MRCC en de Gouverneur van elke wijziging in de gegevens van de bijlagen bij dit plan (zie "invulformulier voor wijzigingen").

De diensten van de Gouverneur zorgen voor de regelmatige actualisatie van het plan en de bijlagen alsook voor de jaarlijkse verspreiding van de wijzigingen aan de bestemmingen.

8.2. Oefeningen

De Gouverneur kan beslissen om een oefening te organiseren in het kader van dit rampenplan.

De personen die in principe lid zijn van de staven, kunnen terzake een voorstel formuleren.

9. Lijst van de bijlagen van het rampenplan Noordzee

9.1. Alarmeringsschema voor de autoriteiten

9.2. Alarmeringsschema voor de diensten

9.3. Samenstellingen van de staven

9.4. Steungroepen van de staven

9.1. Alarmeringsschema voor de autoriteiten

RMD (Oostende Radio) Marine Loodswezen of Scheepvaartpolitie Havenautoriteiten Getuige – 100	⇒	MRCC 059/70.11.00 of 059/70.10.00 ↓↓
--	---	---

prioritair te verwittigen autoriteiten die zich in **fase twee** onmiddellijk naar het CC begeven:

1. Nautisch Dienstchef (verantwoordelijk voor het afkondigen van het alarm)
2. Gouverneur (Algemene Coördinator)
3. COMOPSNV (verantwoordelijk voor OSC en coördinatie Staf POL)
4. Afdelingshoofd BMM
5. Scheepvaartpolitie Oostende
6. Directeur-generaal AWZ
7. *enkel te verwittigen bij implicaties te land (aanvoer slachtoffers, milieuverontreiniging op het strand, ...):*

Het Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen dat, na ruggespraak met de Gouverneur, de personen verwittigt die zich naar het CC begeven in functie van de coördinatie van de hulpverlening te land.

9.2. Alarmeringschema voor de diensten

RMD (Oostende Radio) Marine Loodswezen of Scheepvaartpolitie ⇒ Havenautoriteiten Getuige – 100	MRCC 059/70.11.00 of 059/70.10.00 ↓↓
<p>prioritair te verwittigen <u>diensten</u> in functie van onmiddellijke <u>interventie</u> en verdere alarmering</p> <p>1. COMOPSNNAV ↓↓ ⇒ a. Buitenlandse instanties ⇒ b. Scheepvaartpolitie Oostende ⇒ i) Directie Scheepvaartpolitie ⇒ ii) Scheeps/cargo eigenaars en verzekeraars ⇒ iii) DAO ⇒ iv) SPN Zeebrugge en Nieuwpoort ⇒ c. BMM ⇒ i) International Oil Pollution Compensation Fund ⇒ ii) Pollutiebestrijdingsfirma's ⇒ iii) Petroleumfederatie ⇒ d. Provinciecommando ⇒ e. Indien nodig, Regeling Zwin (7).</p> <p>2. Luchtcomponent Koksijde RSC</p> <p>3. Havenkapiteindiensten Havenautoriteiten ⇒ betrokken instellingen of firma's</p> <p>4. RMD (Oostende radio)</p> <p>5. Afdelingshoofd Waterwegen Kust ⇒ a. Directeur-generaal AWZ ⇒ b. Afdelingshoofd Waterwegen Kust ⇒ c. Afdelingshoofd Maritieme Toegang ⇒ d. Bergingsmaatschappijen ⇒ e. Afvalverwerkings- en vervoersbedrijven</p> <p>6. CGCCR ⇒ Civiele Veiligheid</p> <p>7. enkel te verwittigen bij implicaties op land (aanvoer slachtoffers, milieuverontreiniging strand,...): Hulpcentrum 100 West-Vlaanderen, dat de autoriteiten of diensten verwittigt volgens de alarmeringsketen van het Algemeen Provinciaal Rampenplan en/of de specifieke noodplannen, <u>aanduiding landingsplaats(en) of aanlegplaats(en) vermoedelijk aantal slachtoffers</u></p> <p>8. enkel te verwittigen bij zeewaterverontreiniging: Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek te Oostende (059/34.22.50)</p> <p>9. enkel te verwittigen bij scheepsrampen met vissersvaartuigen: Dienst Zeevisserij Oostende (059/43.19.20)</p>	

9.3. Samenstellingen van de staven

ALGEMEEN CORDINATOR			
JURIST	PUBLIC RELATIONS		FINANCIEN
STAF SAR Coördinator = Nautisch Dienst- chef	STAF POL Coördinator = Commandant COMOPSNAV	STAF HAVEN Coördinator = Havenkapitein	STAF LAND Coördinator = Gouverneur
1. Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer 2. Scheepvaartpolitie Oostende 3. Commandant COMOPSNAV 4. Vertegenwoordiger Civiele Bescherming 5. Afdelingshoofd Vloot	1. Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer 2. Scheepvaartpolitie 3. Departementshoofd BMM 4. Vertegenwoordiger Civiele Bescherming 5. Afdelingshoofd Scheepvaart- begeleiding of Nautisch Dienst- chef van AWZ 6. Vertegenwoordiger Waterwe- gen Kust 7. Vertegenwoordiger Federale Politie (Dirco)	1. Directeur-generaal van de AWZ 2. Scheepvaartpolitie 3. Nautisch Dienstchef van AWZ 4. Vertegenwoordiger Civiele Bescherming 5. Vertegenwoordiger Waterwe- gen Kust 6. Vertegenwoordiger Mari- tieme Toegang 7. Betrokken instellingen, firma's 8. Betrokken gemeentebesturen en brandweerkorpsen 9. Vertegenwoordiger Federale Politie (Dirco)	1. Directeur-generaal van de AWZ 2. Afdelingshoofd Waterwegen Kust 3. Provinciecommandant 4. Afdelingshoofd Civiele Bescherming 5. Directeur-coördinator van de Federale Politie te Veurne en/of te Brugge 6. Vertegenwoordiger BMM 7. Betrokken gemeentebesturen en brandweerkorpsen 8. Federale Gezondheidsinspec- teur

9.4. Steungroepen van de staven

STEUNGROEPEN			
Steungroep STAF SAR	Steungroep STAF POL	Steungroep STAF HAVEN	Steungroep STAF LAND
1. Bergingsmaatschappijen	1. International Oil Pollution Compensation Fund	1. International Oil Pollution Compensation Fund	1. International Oil Pollution Compensation Fund
2. Rode Kruis / Het Vlaamse Kruis	2. Opruimingsfirma's	2. Opruimingsfirma's	2. Opruimingsfirma's
3. Hospitalen	3. Bergingsmaatschappijen	3. Bergingsmaatschappijen	3. Afvalverwerkings- en vervoerbedrijven
4. Scheepseigenaars en verzekeraars	4. Scheeps/cargo eigenaars en verzekeraars	4. Scheeps/cargo eigenaars en verzekeraars	4. Scheeps/cargo eigenaars en verzekeraars
	5. Petroleum Sector	5. Petroleum Sector	5. Petroleum Sector

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 19 april 2005 tot vaststelling van het « Rampenplan Noordzee ».

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

De Minister van Landsverdediging,
A. FLAHAUT

De Minister van Economie, Energie,
Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
M. VERWILGHEN

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Nota's

- (1) Wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België, *Belgisch Staatsblad* van 22 oktober 1987.
Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *Belgisch Staatsblad* van 1 september 1981.
Overeenkomst van 8 oktober 1990 tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, *Belgisch Staatsblad* van 1 december 1993, goedgekeurd bij wet van 17 februari 1993, *Belgisch Staatsblad* van 18 december 1998.
- (2) Wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, *Belgisch Staatsblad* van 10 juli 1999.
- (3) Wet van 16 juni 1989 houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake samenwerking bij bestrijden van de verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, en van de Bijlage, opgemaakt te Bonn op 13 september 1983, *Belgisch Staatsblad* van 28 december 1989; Technische regeling tussen België, Frankrijk en Groot-Brittannië genomen bij toepassing van artikel 6 (4) van de op 9 juni 1969 te Bonn gesloten overeenkomst betreffende de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie, gedaan te Parijs op 28 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 13 maart 1973.
- (4) Hiermee wordt bedoeld : de Nautisch Dienstchef zelf of diens plaatsvervanger.
- (5) Zoals aangenomen door de Ministerraad op 11 maart 1988, onuitg.
- (6) Bij afkondiging van het rampenplan Noordzee beslist de Gouverneur.
- (7) Regeling met betrekking tot bescherming van « Het Zwin » tegen verontreiniging door water- en bodemverontreinigende stoffen (april 2004).

AGENCE FEDERALE

POUR LA SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE

F. 2005 — 1285

[C — 2005/22362]

13 MAI 2005. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 3 mai 1994 relatif à la lutte contre les organismes nuisibles aux végétaux et aux produits végétaux

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 2 avril 1971 relative à la lutte contre les organismes nuisibles aux végétaux et aux produits végétaux, notamment l'article 2, modifié par l'arrêté royal du 22 février 2001 organisant les contrôles effectués par l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire;

Vu l'arrêté royal du 3 mai 1994 relatif à la lutte contre les organismes nuisibles aux végétaux et aux produits végétaux;

FEDERAAL AGENTSCHAP

VOOR DE VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN

N. 2005 — 1285

[C — 2005/22362]

13 MEI 2005. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 mei 1994 betreffende de bestrijding van voor planten en plantaardige producten schadelijke organismen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 2 april 1971 betreffende de bestrijding van voor planten en plantaardige producten schadelijke organismen, inzonderheid op artikel 2, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 22 februari 2001 houdende organisatie van de controles die worden verricht door het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 mei 1994 betreffende de bestrijding van voor planten en plantaardige producten schadelijke organismen;