

N. 10

30 NOVEMBRE 1967. — Arrêté royal modifiant l'arrêté ministériel du 13 février 1951 prescrivant l'établissement d'une statistique mensuelle de l'activité dans l'industrie de la production et de la transformation du papier et du carton

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 11

30 NOVEMBRE 1967. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 avril 1964 prescrivant une statistique mensuelle de l'activité et des stocks dans l'industrie du savon et des détergents de synthèse

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 12

15 DECEMBRE 1967

Arrêté royal portant modification du cadre organique du Ministère des Affaires économiques

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 13

15 DECEMBRE 1967. — Arrêté royal complétant l'arrêté royal du 8 février 1965 fixant les échelles des grades particuliers du Ministère des Affaires économiques et de l'Energie

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 14

29 NOVEMBRE 1967. — Arrêté royal relatif à la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (1);

(1) Voir note à la page suivante.

N. 10

30 NOVEMBER 1967. — Koninklijk besluit houdende wijziging van het ministerieel besluit van 13 februari 1951 waarbij een maandelijks statistiek wordt voorgeschreven van de activiteit in de papier- en kartonvoortbrengende en -verwerkende nijverheid

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad* van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 11

30 NOVEMBER 1967. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 april 1964, waarbij een maandelijks statistiek van de bedrijvigheid en de voorraden in de nijverheid der zeep en der synthetische wasmiddelen wordt voorgeschreven

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad* van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 12

15 DECEMBER 1967

Koninklijk besluit tot wijziging van het organiek kader van het Ministerie van Economische Zaken

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad* van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 13

15 DECEMBER 1967. — Koninklijk besluit tot aanvulling van het koninklijk besluit van 8 februari 1965, tot vaststelling van de schalen verbonden aan de bijzondere graden bij het Ministerie van Economische Zaken en Energie

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad* van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 14

29 NOVEMBER 1967. — Koninklijk besluit betreffende de verontreiniging van de zee door olie

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie (1);

(1) Zie noot op de volgende bladzijde.

Vu la loi du 14 janvier 1966 portant approbation des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres, le 11 avril 1962 (2);

Vu l'avis de la Commission nationale pour l'étude de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Outre les navires de la force navale visés à l'article 1er de la loi du 4 juillet 1962, ne tombent pas sous l'application du présent arrêté :

- les navires employés comme navires auxiliaires de la force navale, pendant la durée de ce service;
- les navires n'utilisant pas du fuel-oil ou de l'huile diesel lourde pour leur propulsion ou ne transportant pas d'hydrocarbures.

Art. 2. § 1. Il est interdit aux navires de rejeter des hydrocarbures ou des mélanges contenant des hydrocarbures dans les zones d'interdiction définies dans l'annexe A de la convention.

§ 2. Le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, même en dehors des zones d'interdiction, est interdit, conformément à l'article III, C, de la convention' à tout navire, auquel la convention s'applique, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 tonneaux, dont le contrat de construction a été conclu depuis le 18 mai 1967.

Art. 3. L'article 2 n'est pas applicable dans les cas où le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures est autorisé par les articles III, IV et V de la convention.

Art. 4. Les circonstances et les raisons qui justifient, eu égard à l'article 3, le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, sont mentionnées dans le registre des hydrocarbures prévu par l'article 4 de la loi du 4 juillet 1962.

Art. 5. Les navires de 20 000 tonneaux de jauge brute ou plus auxquels la convention s'applique et dont le contrat de construction a été conclu depuis le 18 mai 1967, doivent être munis d'un réservoir-poubelle affecté à la conservation des mélanges contenant des hydrocarbures jusqu'à ce qu'ils puissent les décharger dans un port pourvu d'une installation pour la réception des hydrocarbures et des mélanges d'hydrocarbures.

(1) Loi du 4 juillet 1962, *Moniteur belge* du 26 juillet 1962.

(2) Loi du 14 janvier 1966, *Moniteur belge* du 28 avril 1966.

Gelet op de wet van 14 januari 1966 houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen, op 11 april 1962 (2);

Gelet op het advies van de Nationale Commissie voor de studie van de verontreiniging van de zeewateren door olie;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Bevens de schepen van de zeemacht bedoeld in artikel 1 van de wet van 4 juli 1962, vallen niet onder toepassing van dit besluit :

- schepen in gebruik als hulpschepen van de zeemacht, voor de tijd dat ze als zodanig gebruikt worden;
- schepen die voor hun voortstuwing geen gebruik maken van stookolie of zware dieselolie of die geen olie vervoeren.

Art. 2. § 1. Geen olie of oliehoudende mengsels mogen uit schepen worden uitgedompt in de verboden zones die zijn omschreven in bijlage A van het verdrag.

§ 2. Voor alle schepen met een brutotonnenmaat van 20 000 registerton of meer, waarop het verdrag van toepassing is en waarvoor de bouwopdracht geplaatst is sedert 18 mei 1967, is het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel verboden, zelfs buiten de verboden zones, verboden overeenkomstig artikel III, C, van het verdrag.

Art. 3. Artikel 2 is niet van toepassing in de gevallen waarin het uitpompen van olie of oliehoudende mengsels toegestaan is bij de artikelen III, IV en V van het verdrag.

Art. 4. De omstandigheden en de redenen die, gelet op artikel 3, het uitpompen van olie of oliehoudende mengsels wettigen, worden vermeld in het oliejournaal, voorgeschreven in artikel 4 van de wet van 4 juli 1962.

Art. 5. Schepen met een bruto-tonnenmaat van 20 000 registerton of meer waarop het verdrag van toepassing is en waarvoor de bouwopdracht geplaatst is sedert 18 mei 1967 moeten een speciale slootank aan boord hebben waarin het oliehoudend waswater dient bewaard tot het kan gelost worden in een haven voorzien van een inrichting tot het opvangen van olie en oliemengsels.

(1) Wet van 4 juli 1962, *Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1962.

(2) Wet van 14 januari 1966, *Belgisch Staatsblad* van 22 april 1966.

Art. 6. Les navires dont le contenu des bouchains est déchargé sans passer par un séparateur d'huile efficace doivent être équipés de façon à éviter la fuite de fuel-oil ou d'huile diesel lourde dans les bouchains.

Ces navires doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

A. Pour les navires dont la commande a été passée à la date où le présent arrêté entre en vigueur ou postérieurement.

1. Gouttières et bacs d'égouttage pour citernes fixes.

En dessous, le long des cloisons verticales rivées des soutes à combustible, des citernes à décantation et similaires dans les compartiments pour la propulsion mécanique il doit y avoir des gouttières étanches à l'huile munies de rebords suffisamment hauts, permettant d'éviter que l'huile de suintage de ces cloisons ou de leurs vannes et robinets se répande sur le pont, sur le sommet de la citerne et dans le fond de cale de ces compartiments.

Des bouches de vidange doivent dégager les gouttières. Les gouttières doivent s'écouler vers une section séparée des bouchains ou vers une citerne d'huile de suintage, à moins que leur contenu puisse être facilement déversé dans des seaux d'huile de suintage.

Il doit y avoir, en dessous des vannes, robinets, bouches de vidange et similaires sur des cloisons entièrement soudées des soutes visées au premier alinéa, des bacs d'égouttage, capables d'être enlevés facilement pour la vidange dans une section séparée des bouchains ou dans un réservoir d'huile de suintage.

2. Autres bacs d'égouttage.

Il doit y avoir des bacs d'égouttage étanches à l'huile en dessous des pompes à combustible, des centrifuges à combustible et accessoires, des préchauffeurs à combustible, des épurateurs d'huile, des brûleurs d'huile des chaudières, des appareils de chauffage et similaires, ainsi qu'en dessous des soutes à combustible séparées, des réservoirs journaliers, des tanks à décantation et similaires ne faisant pas, partie de la coque du navire.

Les bacs d'égouttage doivent être assez grands et pourvus d'un rebord suffisamment haut, continu, étanche à l'huile.

Sont considérés également comme bacs d'égouttage les bacs d'égouttage dont le fond constitue en même temps le fond d'un des tanks visés au premier alinéa. La gouttière construite de cette façon doit avoir une capacité suffisante et doit être pourvue d'un rebord assez haut.

Le fond d'un bac d'égouttage peut aussi être formé d'une partie d'un pont étanche à l'huile, d'une plate-forme ou d'un sommet d'une citerne, pourvu d'un rebord continu étanche à l'huile d'une hauteur suffisante.

L'huile provenant des soupapes et des bouches de vidange des réservoirs mentionnés au premier alinéa, des machines et appareils ne pourra pas se répandre dans les fonds de cale.

Art. 6. De schepen waarvan de inhoud van hun vullings wordt uitgepompt zonder door een doelmatige olieseparator te zijn geleid, moeten zodanig zijn uitgerust, dat het wegvloeiën van stookolie of zware dieselolie naar de vullings wordt voorkomen.

Deze schepen moeten aan volgende voorschriften voldoen :

A. Voor schepen waarvoor de bouwopdracht wordt gegeven op of na de datum waarop dit besluit in werking treedt.

1. Lekgoten en lekbakken voor vast ingebouwde tanks.

Onder, langs geklonken verticale schotten van brandstoftankers, bezinktanks en dergelijke in ruimten voor werktuiglijke voortstuwing moeten oliedichte lekgoten met voldoende hoge randen aanwezig zijn, welke voorkomen dat lekolie van deze schotten of van de daarop bevestigde afsluiters en kranen zich over de vloer, de tanktop en de gehele vulling van deze ruimten verspreidt.

Aftappen moeten deze goten ontlasten. De goten moeten aflopen naar een afzonderlijke vullingsectie of een lekolietaank, dan wel moet hun inhoud gemakkelijk in een lekolie-emmer kunnen worden overgebracht.

Onder afsluiters, kranen, aftappen, en dergelijke op geheel gelaste verticale schotten van de in het eerste lid bedoelde tanks moeten waar nodig lekbakken worden aangebracht, welke gemakkelijk kunnen worden afgenomen voor ledigen in een afzonderlijke sectie van de vulling of in een lekolietaank.

2. Andere lekbakken.

Onder brandstofoliepompen, brandstofoliecentrifuges, met toebehoren, brandstofolievoorwarmers, brandstofoliefilters, oliebranders van ketels en van verwarmingstoestellen en dergelijke, alsmede onder alle afzonderlijk opgestelde, geen deel van de scheepsconstructie uitmakende brandstofolievoorradetanks, -dagtanks, -bezinktanks en soortgelijke tanks, moeten oliedichte lekbakken zijn aangebracht.

Lekbakken moeten van voldoende grootte zijn met een voldoende hoge ononderbroken oliedichte rand.

Als lekbakken worden eveneens aangemerkt lekbakken, waarvan de bodem tevens de bodem is van een van de in het eerste lid van deze paragraaf genoemde tanks. De aldus gevormde oliedichte lekgoot moet eveneens van een voldoende hoge opstaande rand zijn voorzien en een voldoende inhoud hebben.

De bodem van lekbakken mag ook worden gevormd door een oliedicht gedeelte van een dek, platform of tanktop, waarop een ononderbroken oliedichte opstaande rand van voldoende hoogte is aangebracht.

De uit ontlastkleppen en aftappen van de in het eerste lid van deze paragraaf genoemde tanks, werktuigen en apparaten uittrekkende olie mag zich niet in de vullings kunnen verspreiden.

3. Moyens pour vider les bacs d'égouttage.

Le contenu des bacs d'égouttage, à l'exception de ceux se trouvant en dessous des brûleurs, doit s'écouler, par des conduites d'écoulement y raccordées, dans un réservoir d'huile de suintage — pour autant que celui-ci ne fasse pas partie d'un double fond, ou dans une section séparée des bouchains. Ces conduites d'écoulement doivent être munies de filtres pour éviter qu'elles se bouchent.

Il doit y avoir un robinet autofermant dans les tuyaux d'écoulement des bacs d'égouttage dans lesquels et/ou au-dessus desquels est installé un chaudron (accessoire). La conduite d'écoulement des grands bacs d'égouttage ayant une grande superficie doit être, si besoin, raccordée du côté tribord et du côté bâbord et doit être en même temps et de préférence raccordée à un puisard muni d'une grille.

Si à cause de la viscosité de l'huile recueillie au bac d'égouttage ou bien parce que pour d'autres raisons l'aménagement des conduites d'écoulement se révèle peu utile et/ou si la prévision en ce qui concerne l'aménagement, l'installation ou la construction entraînerait des travaux disproportionnellement importants et coûteux, le chef de district de l'Inspection maritime pourra donner exemption des prescriptions reprises au premier alinéa de ce paragraphe.

Faute de conduite d'écoulement, les bacs d'égouttage doivent être pourvus de robinets de vidange facilement accessibles, permettant de recueillir l'huile de suintage dans des seaux à résidu. Chaque chambre de machines et chaque chaufferie doit être équipée d'un nombre suffisant de seaux à résidu. Ces seaux, pourvus d'une anse et d'un bec verseur, doivent avoir un format maniable.

Si la viscosité de l'huile de suintage ou une raison quelconque rendent l'aménagement de robinets de vidange inefficace, les bacs d'égouttage doivent, au besoin, être munis d'un ou de plusieurs puisards, dans lesquels seront placées des pompes à main capables de transférer le contenu des bacs d'égouttage dans un seau à résidu. Dans ce cas il doit y avoir une pompe dans chaque chambre de machines et dans chaque chaufferie.

4. Réservoir à l'huile de suintage, sections séparées des bouchains.

Chaque chambre de machines et chaque chaufferie doit avoir, pour recueillir et conserver l'huile de suintage et l'eau de nettoyage contenant des hydrocarbures, un ou plusieurs réservoirs à résidu, une ou plusieurs sections des bouchains, ou bien une combinaison des deux.

La capacité totale des tanks et/ou sections mentionnés au premier alinéa de ce paragraphe doit être suffisante pour contenir la quantité recueillie d'huile et d'eau contenant des hydrocarbures pendant trois fois vingt-quatre heures. La capacité totale sera au moins de 0,5 m³ sans toutefois devoir dépasser 2 m³.

3. Middelen tot ledigen van lekbakken.

De inhoud van de lekbakken, met uitzondering van die onder de oliebranders, moet door middel van daarop aangesloten afloopleidingen afvloeien in een lekolie-aflooptank — voor zover deze geen deel van de dubbele bodem vormt — of in een afzonderlijke sectie van de vulling. Deze afloopleidingen moeten zijn voorzien van roosters om verstopping te voorkomen.

In afloopleidingen van lekbakken waarin of waarboven een (hulp)ketel is opgesteld, moet een zelfsluitende kraan worden aangebracht. Bij lekbakken met een groot oppervlak dient de aflooppijp zo nodig een aansluiting aan stuurboordzijde en aan bakboordzijde te hebben, terwijl zij bij voorkeur op een lensput met rooster moet zijn aangesloten.

Indien de viscositeit van de zich in een lekbak verzamelende olie hiertoe aanleiding geeft dan wel uit anderen hoofde het aanbrengen van aflooppipen van weinig praktische waarde wordt geoordeeld en/of de voorziening in verband met de inrichting, opstelling of constructie tot onevenredig omvangrijke en kostbare werkzaamheden zou leiden — kan door het districtshoofd van de Zeevaartsinspectie — van het in het eerste lid van deze paragraaf vervatte voorschrift vrijstelling worden verleend.

Indien geen afloopleidingen worden aangebracht, moeten de lekbakken worden voorzien van gemakkelijk bereikbare aftapkranen, zodat de lekolie kan worden opgevangen in speciaal daarvoor bestemde lekolie-emmers waarvan er dan enkele in elke machinekamer en in elk ketelruim aanwezig moeten zijn. Lekolie-emmers moeten van handig formaat zijn en voorzien van hengel en schenktuit.

Indien uit een oogpunt van de viscositeit der lekolie dan wel uit anderen hoofde het aanbrengen van aftapkranen niet doelmatig zou zijn, moeten de lekbakken zo nodig en mogelijk worden voorzien van één of meer lensput(ten), waarin een handpomp kan worden geplaatst met welke de inhoud van de lekbak in een lekolie-emmer kan worden overgepompt. Een voor dit doel geschikte handpomp moet dan in elke machinekamer en in elk ketelruim aanwezig zijn.

4. Lekolietanks, afzonderlijke vullingsecties.

In elke machinekamer en in elk afzonderlijk ketelruim moeten voor het opvangen en bewaren van lekolie en oliehoudend water één of meer lekolietanken, één of meer secties van de vulling, dan wel een combinatie van beide aanwezig zijn.

De gezamenlijke inhoud van de in het eerste lid van deze paragraaf bedoelde tank(s) en/of sectie(s) moet voldoende zijn voor het bevatten van de hoeveelheid opgevangen lekolie en oliehoudend water gedurende drie etmalen. Deze gezamenlijke inhoud zal ten minste 0,5 m³ moeten bedragen, doch behoeft niet groter te zijn dan 2 m³.

Un réservoir d'huile de suintage peut être construit séparément ou faire partie de la coque, à moins qu'un inconvénient quelconque ne l'empêche.

Des réservoirs d'huile de suintage doivent être complètement fermés et pourvus d'un tuyau d'aérage et d'une jauge facile à vérifier.

Si, pour recueillir de l'huile de suintage, l'on fait également usage de seaux, les réservoirs d'huile de suintage doivent être munis d'un orifice assez large pourvu d'un entonnoir avec grille, de façon à faciliter la vidange des seaux d'huile de suintage.

Les tanks d'huile de suintage faisant partie des doubles fonds peuvent uniquement être remplis par des seaux à résidu, à moins qu'on les remplissent par un système de conduites fermées.

Leur tuyau d'aérage doit aboutir au pont, les tuyaux de sondage et de remplissage doivent être munis de robinets autofermants.

Une section séparée (ouverte) des bouchains doit être séparée des autres sections des bouchains d'une façon imperméable à l'huile et au besoin être pourvue d'un rebord continu étanche à l'huile, de façon à ce que l'huile, à cause du roulis du navire, se disperse uniquement à titre exceptionnel sur le sommet du réservoir ou dans les autres parties des bouchains.

Tout près de cette section un point lumineux facilitera la vérification du contenu.

Une conduite d'aspiration doit déboucher dans chaque tank d'huile de suintage et dans chaque section séparée des bouchains permettant la vidange de ce tank ou de cette section par une pompe adéquate.

L'huile de suintage en question doit, si elle n'est pas récupérable dans le système de chauffage pouvoir être pompée au pont.

S'il apparaît qu'une section des bouchains ne peut contenir l'huile de suintage et/ou l'eau contenant des hydrocarbures, dégagées pendant trois fois vingt-quatre heures, ce contenu devra pouvoir être transféré dans une section des bouchains ou dans un tank à résidu capable de recevoir cette quantité.

5. Cuvette à rinçage.

Il doit y avoir dans chaque chambre de machines et dans chaque chaufferie une cuvette à rinçage fixe d'une capacité suffisante pour pouvoir y nettoyer les cuvettes des filtres à combustible, les pulvérisateurs, les brûleurs et similaires.

Cette cuvette doit être pourvue d'une bouche de vidange permettant de recueillir le contenu dans un seau d'égouttage ou bien d'une conduite d'écoulement (avec robinet ou vanne).

Een lekolietaank mag zijn een afzonderlijk opgestelde tank of deel uitmaken van de scheepsconstructie, tenzij tegen dit laatste uit anderen hoofde bezwaar mocht bestaan.

Afzonderlijk opgestelde lekolietaanks moeten geheel gesloten zijn, voorzien van een luchtpijp en een gemakkelijk te controleren peilinrichting.

Wordt voor het opvangen van lekolie (ook) gebruik gemaakt van lekolie-emmers, dan moeten de lekolietaanks voorzien zijn van een voldoende wijde vulpijp met trechter en rooster, zodat lekolie-emmers daarin gemakkelijk kunnen worden geleidigd.

Lekolietaanks, deel uitmakend van de dubbele bodem mogen uitsluitend door lekolie-emmers worden gevuld, tenzij zulks geschiedt door een gesloten leidingsysteem.

De luchtpijp hierop dient naar dek te worden geleid, terwijl in peil- en vulpijp zelfsluitende kranen moeten worden aangebracht.

Een (open) afzonderlijke vullingsectie moet geheel oliedicht zijn afgescheiden van het overige gedeelte van de vulling en zo nodig van een ononderbroken oliedichte verhoogde rand zijn voorzien, zodat bij slingerend schip de olie zich slechts uitzonderlijk over de tanktop of in het overige gedeelte van de vullings kan verspreiden.

In de onmiddellijke nabijheid van de sectie moet een lichtpunt zijn aangebracht, zodat de inhoud gemakkelijk kan worden geobserveerd.

In elke lekolietaank en in elke afzonderlijke vullingsectie moet een zuigleiding uitkomen, waardoor de tank of sectie door een hiervoor geschikte pomp kan worden leeggepompt.

De betrokken lekolie moet, indien deze niet weer in het brandstofsysteem aan boord wordt opgenomen, naar dek kunnen worden gepompt.

Indien blijkt dat een vullingsectie de daarin gedurende drie etmalen ontlaste lekolie en/of oliehoudend water niet kan bevatten, dan moet de inhoud daarvan kunnen worden overgepompt in een vullingsectie of lekolietaank welke daartoe wel voldoende ruimte biedt.

5. Spoelbak.

In elke machinekamer en in elk ketelruim moet een vast opgestelde spoelbak worden aangebracht van voldoende inhoud om daarin filterkorven van brandstofoliefilters, verstuivers, branders en dergelijke te kunnen schoonmaken.

Deze bak moet voorzien zijn van een aftap voor het opvangen van de inhoud in een lekemmer dan wel van een afloopleiding (met kraan of afsluiter).

B. Pour navires existants.

Si l'application ou la réalisation des installations prescrites ci-dessus entraînerait pour un navire existant des travaux importants et coûteux, le chef de district de l'Inspection maritime pourra donner son accord et son approbation pour prendre des mesures moins importantes et moins coûteuses afin de prévenir la dispersion et l'écoulement de l'huile de suintage vers les bouchains.

Les améliorations seront limitées au possible et au raisonnable.

Art. 7. Doivent être pourvus de séparateurs d'huile efficaces :

- a) les navires ne remplissant pas les prescriptions de l'article 6;
- b) les navires dont les soutes à combustible sont équipées pour le transport d'eau de lest.

Art. 8. Les séparateurs d'huile, installés et prêts à fonctionner à bord, doivent, à la satisfaction du chef de district de l'Inspection maritime, répondre aux conditions suivantes :

- a) l'eau dégagée ne peut contenir de l'huile dans une proportion de 100 parties ou plus pour 1 000 000 de parties de mélange;
- b) les séparateurs doivent avoir une capacité telle qu'ils puissent traiter tous les mélanges contenant de l'huile et qui doivent normalement être épurés à bord;
- c) les séparateurs doivent pouvoir fonctionner dans toutes les circonstances d'une marche normale;
- d) les séparateurs doivent pouvoir fonctionner automatiquement.

Art. 9. Les séparateurs d'huile doivent être agréés par l'Inspection maritime.

Art. 10. L'interdiction prévue à l'article 2 s'applique à tous les bâtiments, sous quelque pavillon qu'ils naviguent, se trouvant dans les eaux territoriales et dans les eaux maritimes suivantes du Royaume :

l'Escaut jusqu'à l'embouchure de la Durme, le Rupel de son embouchure jusqu'à l'écluse de Wintham, les canaux Ostende-Bruges, Zeebrugge-Bruges, Gand-Terneuzen et Wintham-Bruxelles; les ports d'Anvers, Gand, Zeebrugge, Ostende, Bruxelles et Nieuport.

Art. 11. Les infractions au présent arrêté sont recherchées, constatées et punies conformément aux articles 8 à 15 et 18 de la loi du 4 juillet 1962.

B. Voor bestaande schepen.

Indien op een bestaand schip het aanbrengen van de hierboven voorgeschreven inrichtingen de opstelling, enz., tot zeer omvangrijke en kostbare werkzaamheden zou leiden, kunnen, in overleg met en ten genoegen van het districtshoofd van de Zeevaartsinspectie, andere minder ingrijpende en kostbare maatregelen worden genomen om het verspreiden van lekolie en het afvloeien daarvan naar de vullings te voorkomen.

De verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is.

Art. 7. Over doelmatige olieafscheiders moeten beschikken :

- a) schepen welke niet voldoen aan de voorschriften van artikel 6;
- b) schepen waarvan de brandstoftanks uitgerust zijn voor vervoer van ballastwater.

Art. 8. De aan boord geïnstalleerde en bedrijfsklare olieafscheiders moeten ten genoegen van het districtshoofd van de Zeevaartsinspectie aan de volgende eisen voldoen :

- a) in het vrijgegeven water mag geen olie voorkomen in een verhouding van 100 delen en meer op 1 000 000 delen mengsel;
- b) de olieafscheiders moeten een zodanige capaciteit hebben, dat ze alle oliehoudende mengsels kunnen behandelen die normaal aan boord moeten worden gezuiverd;
- c) de olieafscheiders moeten afdoende kunnen werken in alle omstandigheden bij normale vaart;
- d) de olieafscheiders moeten vol-automatisch werken.

Art. 9. De olieafscheiders moeten door de Zeevaartsinspectie erkend zijn.

Art. 10. Het in artikel 2 opgelegde verbod geldt voor alle vaartuigen die, onverschillig onder welke vlag zij varen, zich bevinden in de territoriale wateren en in de volgende maritieme wateren van het Rijk.

De Schelde tot aan de monding van de Durme, de Rupel van zijn monding tot de sluis van Wintham, de kanalen Oostende-Brugge, Zeebrugge-Brugge, Gent-Terneuzen en Wintham-Brussel; de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Brussel en Nieuwpoort.

Art. 11. Overtreding van dit besluit wordt opgespoord, vastgesteld en gestraft overeenkomstig de artikelen 8 tot 15 en 18 van de wet van 4 juli 1962.

Art. 12. Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 novembre 1967.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND

Le Ministre des Travaux publics,

J. DE SAEGER

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 15

14 NOVEMBRE 1967. — Arrêté ministériel exonérant la délivrance de certains médicaments nouveaux de l'obligation de la prescription médicale

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

N. 16

19 DECEMBRE 1967

Arrêté royal relatif à la création de la Médaille du militaire combattant de la guerre 1940-1945

(Publié par le *Moniteur belge* du 4 janvier 1968, n° 2)

Art. 12. Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken zijn belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 november 1967.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND

De Minister van Openbare Werken,

J. DE SAEGER

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad*
van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 15

14 NOVEMBER 1967. — Ministerieel besluit waardoor de aflevering van sommige nieuwe geneesmiddelen van de verplichting van het geneeskundig voorschrift vrijgesteld wordt

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad*
van 4 januari 1968, nr. 2)

N. 16

19 DECEMBER 1967

Koninklijk besluit tot instelling van de Medaille van de militair, strijder van de oorlog 1940-1945

(Bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad*
van 4 januari 1968, nr. 2)