

WETTEN, DECRETEN EN VERORDENINGEN

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 84 — 1868

11 SEPTEMBER 1984. — Koninklijk besluit betreffende de constructievereisten voor de ruimwagens die gevaarlijke afvalstoffen over de weg vervoeren

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), en de bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960;

Gelet op de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor eigen rekening van hun eigenaar, inzonderheid op artikel 2, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957;

Gelet op de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, inzonderheid op artikel 7, eerste lid, 1°;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 18 maart 1968, inzonderheid op artikel 1°;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posten, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL I. — Definities

Artikel 1. De afkorting « A.D.R. » staat voor het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en de bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960.

Met « afvalstof » is elke stof of elk mengsel van stoffen bedoeld die niet voor een later gebruik bestemd zijn.

Met « ruimwagen » worden die tankwagens bedoeld die speciaal uitgerust zijn voor het ruimen van afvalstoffen, waarbij de tank zowel onder druk als onder vacuüm kan worden geplaatst.

De definitie van het begrip « gevaarlijke stof » is deze, gegeven in randnummer 2000 van het A.D.R.

De definitie van het begrip « klasse » is deze gegeven in randnummer 2002 van het A.D.R.

TITEL II. — Toepassingsgebied

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op het binnenlands vervoer van afvalstoffen van de klassen 3, 4.1, 5.1, 6.1 en 8 waarvoor het A.D.R. onderlossing toestaat.

TITEL III. — Algemene bepaling

Art. 3. Met uitzondering van de bepalingen vermeld in de randnummers 10216, B 10216, 211.127(3), (4), (5), Bn 211.127(4), Bn 211.130, 211.131 en 211.173 dient het nationaal vervoer van gevaarlijke afvalstoffen in ruimwagens te voldoen aan de voorschriften van het koninklijk besluit van 15 maart 1976 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.

TITEL IV. — Bijzondere bepalingen

HOOFDSTUK A. — Constructie van de druk/vacuümtank

Art. 4. § 1. De romp en eindbodems van zachtstalen tanks met ronde doorsnede waarvan de diameter gelijk is aan of kleiner dan 1,80 m moeten ten minste 6 mm dik zijn; wanneer de diameter groter is dan 1,80 m moet de dikte ten minste 7 mm bedragen. Onder zacht staal wordt staal verstaan waarvan de minimum breukgrens tussen 37 en 44 kg/mm² ligt. Indien de romp en eindbodems uit een ander metaal bestaan moet hun minimale dikte overeenstemmen met randnummer 211.127 (3) van het A.D.R.

LOIS, DÉCRETS ET RÈGLEMENTS

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 84 — 1868

11 SEPTEMBRE 1984. — Arrêté royal relatif aux prescriptions de construction des véhicules-vidangeurs affectés au transport des déchets dangereux par la route

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et les annexes, signés à Genève le 30 septembre 1957 et approuvés par la loi du 10 août 1960;

Vu l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, notamment l'article 2, modifié par la loi du 20 décembre 1957;

Vu la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 7, alinéa 1er, 1°;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE Ier. — Définitions

Article 1er. L'abréviation « A.D.R. » signifie Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par la route (ADR) et les annexes, signés à Genève le 30 septembre 1957 et approuvés par la loi du 10 août 1960.

Par « déchet » il faut entendre toute matière ou tout mélange de matières qui n'est pas destiné à un usage ultérieur.

Par « véhicules vidangeurs » il faut entendre les véhicules-citernes qui sont spécialement équipés pour l'évacuation de déchets dangereux et dont la citerne peut être mise aussi bien en surpression qu'en dépression.

Le terme « matière dangereuse » est défini au marginal 2000 de l'A.D.R.

Le terme « classe » est défini au marginal 2002 de l'A.D.R.

TITRE II. — Champ d'application

Art. 2. Le présent arrêté est applicable au transport national des déchets des classes 3, 4.1, 5.1, 6.1 et 8 pour lesquels l'A.D.R. autorise le déchargement par le bas.

TITRE III. — Prescription générale

Art. 3. A l'exception des dispositions énoncées dans les marginaux 10216, B 10216, 211.127(3), (4) et (5), Bn 211.127(4), Bn 211.130, 211.131 et 211.173, le transport national des déchets dangereux dans des véhicules vidangeurs doit satisfaire aux prescriptions de l'arrêté royal du 15 mars 1976 relatif au transport de matières dangereuses par la route à l'exception des matières explosibles et radio-actives.

TITRE IV. — Prescriptions particulières

CHAPITRE A. — Construction de la citerne à surpression/dépression

Art. 4. § 1er. La virole et les fonds des réservoirs en acier doux à section circulaire et de diamètre inférieur ou égal à 1,80 m doivent avoir une épaisseur de 6 mm au moins; si le diamètre est supérieur à 1,80 m l'épaisseur de paroi sera d'au moins 7 mm. Par acier doux il faut entendre un acier dont la limite minimale de rupture est comprise entre 37 et 44 kg/mm². Si la virole et les fonds se composent d'un autre métal, les épaisseurs minimales doivent correspondre au marginal 211.127 (3) de l'A.D.R.

§ 2. De wanddikte van de romp en van de eindbodems moet berekend worden voor een inwendige overdruk van ten minste 4 bar en een uitwendige overdruk van 1 bar.

Art. 5. § 1. Indien de tank van een scharnierende eindbodem is voorzien, moet deze met nastelbare scharnieren zijn uitgerust.

§ 2. De vergrendelinrichting van scharnierende eindbodems moet berekend zijn voor een inwendige overdruk van ten minste 4 bar. De knevels moeten gelijkmatig over de omtrek verdeeld zijn en moeten zo min mogelijk buiten de omtrek van de tank uitsteken. Handwielen zijn slechts toegelaten indien in de spaken van elk handwiel, zo dicht mogelijk bij de naaf, een breekgroef is aangebracht.

Art. 6. De tank, of elk van zijn compartimenten, moet voorzien zijn van een opening die groot genoeg is om een inwendig onderzoek mogelijk te maken.

Art. 7. Tanks mogen niet voorzien zijn van een dicht uitdruckschot waarvan de diameter, met inbegrip van de afdichting, gelijk is aan de binnendiameter van de tank.

Art. 8. § 1. De wanddikte van aansluitpijpsstukken ter bevestiging van uitrustingsdelen en de wanddikte van de pijpen, die door de tank aangebracht zijn, moet indien ze uitgevoerd worden in zacht staal, ten minste 5 mm bedragen.

§ 2. Aansluitpijpsstukken en leidingen die aan de buitenzijde van de tank zijn aangebracht, moeten zo kort mogelijk uitgevoerd zijn.

HOOFDSTUK B. — Bevestiging van de druk-vacuümtank

Art. 9. Op ruimwagens, waarvan de tank scharnierend aan het voertuig bevestigd is :

1° moet de tank tijdens het rijden automatisch op het voertuig vergrendeld zijn;

2° mag het kippen tijdens het rijden niet kunnen plaatsvinden.

HOOFDSTUK C. — De uitrusting

Afdeling 1

Uitrusting van de laad- en losleidingen

Art. 10. § 1. In elke uitvloeiofening van de druk/vacuümtank moet een afsluiter zijn aangebracht welke in de tank is gelegen of onmiddellijk tegen een in de tankwand of eindbodem ingelaste blokflens is bevestigd.

§ 2. De stand en de sluitrichting van de afsluiter moeten ondubbelzinnig aangegeven zijn en zoveel mogelijk van op de grond kunnen nagegaan worden.

§ 3. De bedieningsinrichting van de afsluiter moet zo gemaakt zijn dat elke ontijdige opening onder invloed van een schok of een niet-gewilde handeling voorkomen wordt.

§ 4. De vullings- en lossingsorganen (met inbegrip van de flenzen of de stoppen met schroefdraad) en de eventuele beschermkappen moeten beveiligd zijn tegen elke ontijdige opening.

§ 5. In het geval van beschadiging van de bedieningsinrichting moet de afsluiting doelmatig blijven.

§ 6. Indien aan het uiteinde van de laad- of lospijp een tweede afsluiter is aangebracht mag niet met geopende eerste afsluiter kunnen worden weggereden.

§ 7. In elke laad- en lospijp moet zo dicht mogelijk bij de in § 1 bedoelde afsluiter een breekgroef aangebracht zijn.

Art. 11. Indien de achterbodem voorzien is van een inwendige zuigbuis moet de aan de buitenzijde aangebrachte afsluiter eveneens voldoen aan de in art. 10 gestelde eisen.

Art. 12. Het uiteinde van elke laad- en lospijp moet kunnen afgesloten worden door middel van een schroefstop of een gelijkwaardige afsluiting, die blijvend en duurzaam met het voertuig verbonden is.

Afdeling 2

Uitrusting voor het onder druk/vacuüm zetten van de tank

Art. 13. § 1. In de zuig/persleiding moet, ter plaatse van de aansluiting bovenop de tank (bij de eventuele vlotter), een afsluiter (bv. een vlinderklep) aangebracht zijn; de bedieningsinrichting ervan moet zodanig uitgevoerd zijn dat de afsluiter tijdens het rijden te allen tijde gesloten is.

§ 2. In de zuig/persleiding moet, zo dicht mogelijk bij de van de tank afgekeerde zijde van de afsluiter, een breekgroef aangebracht zijn.

Art. 14. Uitgezonderd bij watteringpompen moet in de uitmonding van de zuigleiding van de zuig/perspomp een doelmatig en duurzaam vlamwerend rooster zijn aangebracht.

§ 2. Les épaisseurs de la virole et des fonds doivent être calculées pour une surpression interne d'au moins 4 bars et une surpression externe de 1 bar.

Art. 5. § 1er. Si la citerne est pourvue d'un fond arrière ouvrant, celui-ci doit être équipé de charnières réglables.

§ 2. Le dispositif de fermeture des fonds ouvrants doit être calculé pour une surpression interne d'au moins 4 bars. Les éléments de ce dispositif doivent être uniformément répartis sur le pourtour du fond ouvrant et autant que possible ne peuvent dépasser la virole de la citerne. Les volants sont autorisés à la condition que sur chaque rayon, une gorge de rupture soit située aussi près que possible de l'axe du volant.

Art. 6. La citerne ou chacun de ses compartiments doit être pourvue d'une ouverture suffisante pour en permettre l'inspection interne.

Art. 7. Les citernes ne peuvent être pourvues d'un piston étanche dont le diamètre, y compris le joint, est égal au diamètre intérieur de la citerne.

Art. 8. § 1er. L'épaisseur de paroi des tubulures de raccordement permettant de fixer les accessoires sur le réservoir et des tuyauteries traversant les parois du réservoir doit être d'au moins 5 mm si ces éléments sont construits en acier doux.

§ 2. Les tubulures de raccordement et les conduites placées à l'extérieur de la citerne doivent être aussi courtes que possibles.

CHAPITRE B

Fixation de la citerne à surpression-dépression

Art. 9. Sur les véhicules-vidangeurs dont la citerne est fixée par une charnière sur le véhicule, il faut que :

1° la citerne soit automatiquement verrouillée au véhicule pendant le transport;

2° la manœuvre de basculement ne puisse avoir lieu pendant le transport.

CHAPITRE C. — Equipement

Section 1re

Equipement lié aux conduites de remplissage et dépotage

Art. 10. 1er. A chaque orifice de vidange de la citerne à surpression-dépression doit être placé un obturateur lequel est soit interne à la citerne soit situé directement sur une bride de fixation soudée dans la virole ou dans le fond arrière de la citerne.

§ 2. La position et le sens de fermeture de l'obturateur doivent apparaître sans ambiguïté et pouvoir être vérifiés autant que possible du sol.

§ 3. Le dispositif de commande de l'obturateur doit être conçu de façon à empêcher toute ouverture intempestive sous l'effet d'un choc ou d'une action non délibérée.

§ 4. Les organes de remplissage et de dépotage (y compris les brides pleines ou les bouchons filetés) et les capots de protection éventuels doivent être protégés contre toute ouverture intempestive.

§ 5. En cas d'avaries au dispositif de commande l'obturateur doit rester en position « fermé ».

§ 6. Si à l'extrémité de la tuyauterie de remplissage ou de vidange est placée une seconde vanne, il faut que le véhicule ne puisse être mis en mouvement avec le premier obturateur en position « ouvert ».

§ 7. A chaque tuyauterie de remplissage et de vidange une gorge de rupture doit être située aussi près que possible de l'obturateur visé au § 1er.

Art. 11. Si le fond arrière est pourvu d'une tuyauterie d'aspiration interne à la citerne, l'obturateur placé à l'extérieur doit également satisfaire aux exigences reprises à l'article 10.

Art. 12. L'extrémité de chaque tuyauterie de remplissage et de vidange doit pouvoir être fermée au moyen d'un bouchon fileté bride pleine ou d'un autre dispositif aussi efficace; ce dispositif sera relié en permanence et de manière solide au véhicule.

Section 2

Equipement lié à la mise en surpression-dépression de la citerne

Art. 13. 1er. Une vanne (par ex. vanne papillon) doit être placée dans la conduite à surpression/dépression et à l'endroit du raccordement situé au-dessus de la citerne (à proximité du flotteur éventuel); le dispositif de commande de la vanne doit être conçu de telle façon que cette dernière reste fermée à tout moment pendant le transport.

§ 2. La conduite à surpression/dépression doit être pourvue d'une gorge de rupture située à l'extérieur de l'ensemble citerne-vanne et aussi près que possible de la vanne.

Art. 14. Sauf dans le cas des pompes à anneau liquide, un dispositif efficace et durable servant de coupe flamme doit être monté à l'entrée de la pompe à vide.

Art. 15. § 1. De druk/vacuüm tank moet voorzien zijn van een afsluitbare beluchtings- en ontluuchtingsinrichting.

§ 2. De stand en de sluitrichting van de afsluiter moeten ondubbelzinnig en duidelijk aangegeven zijn en zoveel mogelijk van op de grond kunnen nagegaan worden. De afsluiter moet gemakkelijk bereikbaar en te bedienen zijn.

§ 3. De beluchtings- en ontluuchtingsleiding moet op een veilige plaats uitmonden; ze moet voorzien zijn van een vlamwerend rooster.

Art. 16. § 1. De vacuümpomp moet zich op een gemakkelijk bereikbare plaats bevinden en van zulkdanige constructie zijn dat vonkvorming en gevaarlijke verhittingen, uitgesloten zijn.

§ 2. De vacuümpomp moet tegen het binnendringen van vloeistof uit de tank beschermd worden door middel van :

1° ofwel een afsluitinrichting die de zuigleiding automatisch afsluit (bv. een vlotterventiel);

2° ofwel door het plaatsen van vloeistofafscheiders voor de pomp.

Art. 17. In de persleiding moet een veiligheidsklep aangebracht zijn die afgesteld is op ten hoogste 1,5 bar. De afblaascapaciteit van de veiligheidsklep moet in overeenstemming zijn met de capaciteit van de vacuümpomp.

Afdeling 3

Uitrusting voor het lossen met behulp van stikstofdruk

Art. 18. Indien de tank voorzien is van een afzonderlijke aansluiting voor het lossen van de lading met behulp van stikstofdruk dient :

1° in de aansluitleiding en zo dicht mogelijk bij de tankwand een afsluitkraan aangebracht te zijn die tijdens het rijden gesloten is;

2° de aansluitleiding voorzien te zijn van een veiligheidsklep die afgesteld is op ten hoogste 3 bar.

Afdeling 4

Peilinrichting en manometer

Art. 19. Peilinrichtingen zijn enkel toegelaten onder de volgende voorwaarden :

a) Peilinrichtingen, uitgevoerd als mechanische vloeistofstand-aanwijzer dienen in een eindbodem van de druk/vacuüm tank te zijn aangebracht.

b) Peilinrichtingen, uitgevoerd als kijkglazen, moeten zich tussen de watertank of de cabine van het voertuig en de druk/vacuüm tank bevinden. Het peilglas mag niet buiten de omtrek van het voertuig uitsteken. In de leidingen die het kijkglas met de tank verbinden, moeten zich zo dicht mogelijk bij de tankwand afsluiters bevinden waarvan de bedieningsinrichting zodanig moet uitgevoerd zijn dat de afsluiters tijdens het rijden te allen tijde gesloten zijn.

Art. 20. § 1. De druk/vacuüm tank moet uitgerust zijn met een manometer, die zowel de waarde van de onderdruk als van de overdruk aangeeft, en duidelijk afleesbaar is bij het bedienen van de vacuümpomp.

§ 2. De afsteldruk van de veiligheidsklep vernoemd in artikel 16, en desgevallend in artikel 17, moet door middel van een rode streep op de manometer aangeduid zijn.

HOOFDSTUK D. — De bescherming van de druk-vacuüm tank en haar uitrusting

Art. 21. De metalen laad- en losleidingen en de structuur- en dienstuitrustingen die rechtstreeks op de tank zijn bevestigd (en buiten de omtrek van de tank uitsteken) moeten beveiligd zijn tegen afrukking of beschadiging gedurende het transport en het verhandelen. Daarom mogen ze slechts als volgt aangebracht worden :

1° aan de onderkant van de tank in een sector die reikt over een hoek van 60° aan weerszijden van de onderste beschrijvende rechte;

2° aan de bovenkant van de tank in een sector die reikt over een hoek van 30° aan weerszijden van de bovenste beschrijvende rechte. Er moet dan bovendien een bescherming zijn, die het (of de) toebehoren volledig omsluit.

De hoogte van deze bescherming moet groter zijn dan die van de te beschermen leidingen en/of uitrustingen en ze mag niet vervormen door de inwerking van het totaal gewicht van het voertuig en zijn nuttige last in omgekantelde stand;

3° op de achterste en voorste bodem van de tank;

4° metalen laad- en losleidingen die aan de zijkanten buiten de omtrek van de tank uitsteken zijn toegestaan wanneer deze leidingen door middel van een stevige profielconstructie, welke op het breedste punt van de tank en over de gehele lengte daarvan is aangebracht, voldoende zijn beschermd.

Art. 15. § 1er. La citerne doit être pourvue d'un dispositif de mise à pression atmosphérique, qui doit pouvoir être fermé.

§ 2. La position et le sens de fermeture de la vanne doivent apparaître clairement et sans ambiguïté et pouvoir être vérifiés autant que possible du sol. La vanne doit être facilement accessible et utilisable.

§ 3. L'orifice de la conduite de mise à pression atmosphérique doit se trouver dans un endroit sûr et être pourvu d'un dispositif servant de coupe flamme.

Art. 16. § 1er. La pompe à vide doit se trouver dans un endroit facilement accessible et être construite de façon à exclure toute formation d'étincelle et tout échauffement dangereux.

§ 2. La pompe à vide doit être protégée contre la présence de liquide venant de la citerne au moyen de :

1° ou bien un système de fermeture automatique de la conduite d'aspiration (par exemple une soupape à flotteur);

2° ou bien un séparateur de liquide devant la pompe.

Art. 17. Une soupape de sécurité, tarée à 1,5 bar au maximum, doit être placée dans la conduite sous pression. Le débit de la soupape de sécurité doit être en rapport avec la capacité de la pompe à vide.

Section 3

Équipement lié au dépotage sous pression d'azote

Art. 18. Si la citerne est pourvue d'un raccordement spécifique au dépotage sous pression d'azote, il faut que :

1° une vanne soit placée dans la tuyauterie de raccordement aussi près que possible de la paroi de la citerne; cette vanne doit rester fermée durant le transport;

2° la tuyauterie de raccordement soit pourvue d'une soupape de sûreté tarée à 3 bar au maximum.

Section 4

Indicateur de niveau et manomètre

Art. 19. Les indicateurs de niveau ne sont admis que sous les conditions suivantes :

a) Les indicateurs de niveau, conçus sous forme de jauge mécanique de niveau liquide, doivent être fixés sur une des parois d'extrémité de la citerne à surpression-dépression.

b) Les indicateurs de niveau conçus sous forme de jauge à tube transparent, doivent se trouver entre le réservoir à eau ou la cabine du véhicule et la citerne même. La jauge à tube transparent ne doit pas dépasser le pourtour du véhicule. Dans les conduites reliant la jauge à tube transparent avec la citerne doivent se trouver aussi près que possible de la paroi de la citerne, des vannes dont le système de commande doit être conçu d'une façon telle que celles-ci soient toujours fermées durant la conduite du véhicule.

Art. 20. § 1er. La citerne à surpression doit être équipée d'un manomètre qui indique aussi bien la valeur de la surpression que celle de la dépression; ce manomètre est clairement lisible à partir du tableau de commande de la pompe à vide.

§ 2. La pression de tarage de la soupape de sûreté citée à l'article 16 et le cas échéant à l'article 17 doit être indiquée au moyen d'une ligne rouge sur le manomètre.

CHAPITRE D. — Protection de la citerne à surpression-dépression et de son équipement

Art. 21. Les tuyauteries de chargement et de déchargement et les équipements de service et de structure, fixés directement sur le réservoir (et dépassant le pourtour de la citerne), doivent être protégés contre les risques d'arrachement ou d'avarie durant le transport et la manutention. A cet effet, ils ne peuvent être installés que de la façon suivante :

1° à la partie inférieure de la citerne dans un secteur qui s'étend sur un angle de 60° de part et d'autre de la génératrice inférieure;

2° à la partie supérieure de la citerne dans un secteur qui s'étend sur un angle de 30° de part et d'autre de la génératrice supérieure. En outre, ils doivent être pourvus d'une protection qui encadre complètement le ou les accessoires concernés.

La hauteur de cette protection doit être plus élevée que celle des tuyauteries et/ou des équipements à protéger et elle ne peut se déformer sous l'action du poids total du véhicule et de sa charge utile en position renversée;

3° sur les fonds avant et arrière de la citerne;

4° les tuyauteries de chargement et de déchargement en métal, qui dépassent latéralement le pourtour de la citerne sont admises lorsqu'elles sont protégées d'une manière satisfaisante au moyen d'un profil de construction solide fixé sur la partie la plus large de la citerne et sur toute sa longueur.

Art. 22. § 1. De achterkant van de ruimwagen moet voorzien zijn van een schokbreker die voldoet aan de voorwaarden gesteld door het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende de technische voorwaarden waaraan motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

§ 2. De achterbodem van de tank en de achteraan uitstekende toebehoren, in contact met de vervoerde stof, dienen indien hun werking het toelaat zich ten minste 100 mm vóór de achterwand van de schokbreker te bevinden. Indien dit niet mogelijk is moeten ze van een bescherming voorzien zijn die zich ten minste 100 mm achter deze toebehoren bevindt. Deze bescherming mag aan de eindbodem van de tank bevestigd zijn.

§ 3. De in § 1 vernoemde schokbreker, en de in § 2 vernoemde bescherming moeten een weerstandsmoment tegen buiging bezitten dat ten minste gelijk is aan dat van een stalen U balk waarvan het kleinste weerstandsmoment tegen buiging van de doorsnede 20 cm³ bedraagt. Indien bij houders met onderlossing de losopening niet voorzien is van twee onafhankelijke afsluiters in serie dient de bescherming die de bodemafsluiter beschermt (of, indien deze bescherming niet voorkomt, de schokbreker) een weerstandsmoment tegen buiging van ten minste 30 cm³ te bezitten.

HOOFDSTUK E. — *Beproevingen*

Art. 23. § 1. De druk/vacuümtanks moeten de eerste beproeving en de periodieke beproeving ondergaan bij een overdruk van ten minste 4 bar en een onderdruk, aangepast aan de capaciteit van de vacuümpomp, met een minimum van 0,90 bar. Bij de periodieke beproevingen van de tank moet de peilrichting mee getest worden.

§ 2. Bij onbeklede zachtstalen tanks die tot het vervoer van stoffen van klasse 8 toegelaten zijn, zal de wanddikte om de drie jaar gecontroleerd worden. Indien de resultaten van dit onderzoek daartoe aanleiding geven zal de tank niet langer tot het vervoer van stoffen van klasse 8 worden toegelaten.

HOOFDSTUK F *De hulpmotor en uitlaatleiding(en)*

Art. 24. § 1. Indien een ruimwagen van een verbrandingsmotor voor de aandrijving van hulpapparatuur is voorzien, moet deze zo dicht mogelijk achter de cabine aangebracht zijn.

§ 2. Indien het voertuig van een watertank voorzien is, moet de hulpmotor en de uitlaatleiding ervan vóór deze tank geplaatst zijn.

§ 3. De hulpmotor, zijn luchttoevoerbuis en uitlaat en de brandstoftank moeten aan de vereisten voldoen, die in randnummers 31231, 31232 en 31235 van het A.D.R. bij het transport van vloeistoffen van de klasse 3, 1^o, gesteld worden.

§ 4. De uitmonding van de uitlaatleiding van de motor van het voertuig en eventueel van de hulpmotor dient zover mogelijk verwijderd te zijn van de uitmonding van de zuigleiding van de vacuümpomp.

HOOFDSTUK G. — *Dienstvoorschriften*

Art. 25. Producten die onderling kunnen reageren mogen niet vervoerd worden in dezelfde tank gedurende eenzelfde transport of gedurende achtereenvolgende transporten indien de tank niet gereinigd werd.

TITEL V. — *Afwijkingen*

Art. 26. § 1. De ruimwagens, die vóór de datum van het van kracht worden van dit besluit werden gebouwd en die door de bevoegde diensten van het Ministerie van Verkeerswezen werden goedgekeurd voor het binnenlands vervoer van bepaalde gevaarlijke afvalstoffen, mogen deze stoffen blijven vervoeren gedurende de vijftien jaar die volgen op het bouwjaar van de tank onder de voorwaarden, vervat in hun goedkeuring.

§ 2. Ten einde de nodige proefnemingen te kunnen verrichten, die noodzakelijk zijn om de bepalingen van dit besluit te kunnen aanpassen aan de technische en industriële ontwikkeling, kan de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie of zijn gemachtigde bepaalde afwijkingen aan deze voorschriften toelaten op de voorwaarden die hij bepaalt.

TITEL VI. — *Slotbepaling*

Art. 27. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 september 1984.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

Art. 22. § 1er. L'arrière du véhicule-vidangeur doit être pourvu d'un pare-choc qui satisfait aux dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 concernant les prescriptions techniques auxquelles les véhicules automobiles et leurs remorques doivent répondre.

§ 2. Le fond arrière de la citerne et les accessoires fixés sur ce fond et qui sont en contact avec la matière transportée, doivent, si leur fonctionnement le permet, se trouver à au moins 100 mm en avant de la paroi arrière du pare-chocs. Si ceci n'est pas possible, ils doivent être pourvus d'une protection qui se trouve à au moins 100 mm derrière ces accessoires. Cette protection peut être fixée sur le fond de la citerne.

§ 3. Le pare-chocs cité au § 1er et la protection citée au § 2 doivent avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier en U dont la section droite a un moment de résistance à la flexion de 20 cm³. Si pour les réservoirs à vidange par le bas, l'ouverture de dépotage n'est pas pourvue de deux fermetures en série, indépendantes l'une de l'autre, la protection de la vanne de fond (ou le pare-chocs si cette protection n'existe pas) doit avoir un moment de résistance à la flexion de 30 cm³ au moins.

CHAPITRE E. — *Epreuves*

Art. 23. § 1er. Les citernes à surpression-dépression doivent subir l'épreuve initiale et les épreuves périodiques à une surpression de 4 bar au moins et à une dépression adaptée à la capacité de la pompe à vide, avec un minimum de 0,90 bar. Lors des épreuves périodiques l'indicateur de niveau doit également être éprouvé.

§ 2. Pour les citernes en acier doux sans revêtement et admises au transport des produits de la classe 8, l'épaisseur de la paroi sera contrôlée tous les trois ans. Si les résultats de ce contrôle sont négatifs la citerne ne sera plus autorisée au transport de matières de la classe 8.

CHAPITRE F *Moteur auxiliaire et tuyau(x) d'échappement*

Art. 24. § 1er. Si un véhicule-vidangeur est pourvu d'un moteur à combustion pour la propulsion d'appareils auxiliaires, celui-ci doit être placé aussi près que possible derrière la cabine.

§ 2. Si le véhicule est pourvu d'un réservoir d'eau, le moteur auxiliaire et son tuyau d'échappement doivent être placés en avant de ce réservoir.

§ 3. Le moteur auxiliaire, son tuyau d'admission d'air, son tuyau d'échappement et le réservoir à combustible doivent répondre aux exigences reprises aux marginaux 31231, 31232 et 31235 de l'A.D.R. pour le transport des produits liquides de la classe 3, 1^o.

§ 4. La sortie du tuyau d'échappement du moteur du véhicule et éventuellement du moteur auxiliaire doit être située aussi loin que possible de l'entrée du tuyau d'aspiration de la pompe à vide.

CHAPITRE G. — *Prescriptions de service*

Art. 25. Des matières qui réagissent entre elles ne peuvent pas être transportées dans une même citerne lors d'un même transport ou lors de transports successifs si la citerne n'a pas été nettoyée.

TITRE V. — *Dérégations*

Art. 26. § 1er. Les véhicules vidangeurs, construits avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ont été agréés par le service compétent du Ministère des Communications pour le transport national de certains déchets dangereux, peuvent continuer à transporter ces déchets pendant les quinze ans qui suivent l'année de fabrication de la citerne et sous les conditions reprises dans l'agrément.

§ 2. Afin de pouvoir procéder aux essais nécessaires en vue d'amender les dispositions du présent arrêté pour les adapter à l'évolution des techniques et de l'industrie, le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué peut déroger aux présentes dispositions aux conditions qu'il détermine.

TITRE VI. — *Disposition finale*

Art. 27. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 septembre 1984.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO