

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35070]

**14 DECEMBER 2012. — Besluit van de Vlaamse Regering
betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren**

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen op de binnenwateren, met in het bijzonder de toepassing van de artikelen 5 en 6, tweede lid van dit decreet;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 24 november 2011;

Gelet op het advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen van 21 juni 2012;

Gelet op het advies van de Vlaamse Havencommissie van 27 juni 2012;

Gelet op advies 51.770/3 van de Raad van State, gegeven op 25 september 2012, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit besluit voorziet onder meer in de verdere uitvoering aan de gedeeltelijke omzetting, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land en de gedeeltelijke omzetting met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren van Richtlijn 2010/61/EG van de Commissie van 2 september 2010 tot eerste aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, met behoud van de toepassing van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;

HOOFDSTUK 2. — Definities

Art. 2. In dit besluit wordt verstaan onder :

1° ADN : de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gesloten te Genève op 26 mei 2000, als gewijzigd;

2° ADR : Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg;

3° afzender : de onderneming die zelf of voor derden gevaarlijke goederen verzendt. Indien het vervoer plaats vindt op grond van een vervoersovereenkomst, dan geldt als afzender de afzender volgens deze overeenkomst. Bij tankschepen met een lege of geloste ladingstank wordt met het oog op de vereiste vervoersdocumenten de schipper als afzender beschouwd;

4° belader : de onderneming die :

- a) verpakte gevaarlijke goederen, kleine containers of transporttanks in of op een vervoermiddel of container laadt;
- b) een grote container, bulkcontainer, MEGC, tankcontainer of transporttank op een vervoermiddel laadt;
- c) een voertuig of een wagon in of op een schip laadt;

5° decreet van 6 juli 2012 : Decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen op de binnenwateren;

6° deskundige : persoon die over het gepaste ADN-certificaat beschikt, bekomen na een examen, zoals afgenomen door de bevoegde federale overheidsdienst;

7° geadresseerde : de geadresseerde volgens de vervoersovereenkomst. Als de geadresseerde volgens de bepalingen van de vervoersovereenkomst een derde aanwijst, dan geldt die derde als geadresseerde in de zin van het ADN. Als het vervoer plaatsvindt zonder vervoersovereenkomst, is de geadresseerde de onderneming die de gevaarlijke goederen bij aankomst in ontvangst neemt;

8° IBC : Intermediate Bulk Container : een stijve of flexibele, verplaatsbare verpakking die niet in hoofdstuk 6.1 van het ADR is genoemd en die :

a) een inhoud heeft van :

- 1) ten hoogste 3,0 m³ voor vaste stoffen en vloeistoffen van de verpakkingsgroepen II en III;

2) ten hoogste 1,5 m³ voor vaste stoffen van verpakkingsgroep I, verpakt in flexibele IBC's, IBC's van stijve kunststof, combinatie-IBC's, kartonnen IBC's of houten IBC's;

3) ten hoogste 3,0 m³ voor vaste stoffen van verpakkingsgroep I, verpakt in metalen IBC's;

4) ten hoogste 3,0 m³ voor radioactieve stoffen van klasse 7;

b) ontworpen is voor behandeling met mechanische hulpmiddelen;

c) de belastingen bij de behandeling en het vervoer kan doorstaan, zoals die door beproevingen volgens hoofdstuk 6.5 van het ADR zijn vastgesteld;

9° IMDG-code : de internationale IMO-code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee;

10° klasse : de indeling in klassen van gevaarlijke goederen is geldig, zoals opgenomen in het Koninklijk Besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren van 31 juli 2009, in het bijzonder het deel 2 van de bijlage;

11° MEGC : Multiple Element Gas Container : een hulpmiddel bij het vervoer, dat bestaat uit elementen die door een verzamelleiding met elkaar zijn verbonden en die duurzaam in een raamwerk zijn gemonteerd. Als elementen van een gascontainer met verschillende elementen worden beschouwd flessen, grote cilinders, drukvaten en flessenbatterijen, alsook tanks met een inhoud van meer dan 450 liter voor gassen;

12° ontvanger : de onderneming die het vervoer ontvangt;

13° RID : het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen, bijlage C van de COTIF (verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer);

14° tabel : tabel A, tabel C en tabel DE : hiermee wordt bedoeld de tabel A, tabel C of tabel DE van deel 3; hoofdstuk 3.2 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en latere wijzigingen;

15° tankschip : een schip dat gebouwd is voor het vervoer van stoffen in ladingtanks;

16° verpakkingsgroep : een groep, waarin bepaalde stoffen op grond van hun gevaarlijkheid tijdens het vervoer zijn ingedeeld voor verpakkingsgroepen. De verpakkingsgroepen hebben de volgende betekenis :

Verpakkingsgroep I : zeer gevaarlijke stoffen,

Verpakkingsgroep II : gevaarlijke stoffen,

Verpakkingsgroep III : minder gevaarlijke stoffen,

Het Koninklijk Besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren van 31 juli 2009, in het bijzonder het deel 2 van de bijlage, bevat deze verpakkingsgroepen;

17° vervoerder : de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert;

18° verzender : de onderneming die het vervoer verzendt;

19° vuller : de onderneming die :

a) gevaarlijke goederen in een tank (tankwagen, afneembare tank of tankcontainer), in een batterijwagen of in een gascontainer met verschillende elementen (MEGC) laadt;

b) gevaarlijke goederen in een ladingtank laadt;

c) gevaarlijke goederen los gestort in een schip, een voertuig, een grote container of een kleine container laadt.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer, wijst binnen zijn beleidsdomein de bevoegde autoriteit aan die instaat voor de uitoefening van de bepalingen van het decreet.

HOOFDSTUK 3. — *Verplichtingen van de betrokkenen*

Titel 1. — De belangrijkste betrokkenen

Afdeling 1. — Vervoerder

Art. 4. De vervoerder waakt erover dat tijdens het laden, vervoeren en lossen en bij de overige behandeling van gevaarlijke goederen in laadruimen of ladingtanks de -voorschriften van het decreet en de uitvoeringsbesluiten in acht worden genomen. Dat moet gebeuren op basis van de vervoersdocumenten en de bijbehorende documenten door een visuele inspectie van het schip en de containers en van de lading.

De vervoerder van gevaarlijke goederen, waarop het decreet van toepassing is, is verplicht om hiervan melding te maken bij de bevoegde autoriteit van zodra hij een onder toezicht van het decreet vallend water binnen vaart of wanneer hij zijn lig- of aanmeerplaats verlaat. Hij vermeldt hierbij welke goederen hij aan boord heeft, de classificatienummers, de hoeveelheid en zijn reisplan.

Art. 5. De vervoerder kan echter bij de uitoefening van zijn taken, vermeld in artikel 4, vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking zijn gesteld.

Art. 6. Als de vervoerder, overeenkomstig artikel 4, een overtreding van de voorschriften van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten vaststelt, mag hij de zending niet verder vervoeren tot aan de voorschriften is voldaan.

Afdeling 2. — Geadresseerde

Art. 7. Het is de geadresseerde verboden de aanneming van de gevaarlijke goederen zonder dwingende redenen te vertragen. De geadresseerde is verplicht voor, tijdens en na het lossen te controleren of de voorschriften van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, die hem betreffen, zijn nageleefd. Hij moet in het bijzonder :

1° in de gevallen, vermeld in het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, de voorgeschreven reiniging en decontaminatie van schepen uitvoeren;

2° waarborgen dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, ook in noodgevallen, te verlaten.

Titel 2. — De overige betrokkenen

Art. 8. In het onderstaande zijn de overige betrokkenen en hun plichten aangegeven. De plichten van de andere betrokkenen vloeien voort uit de zorg voor de veiligheid, als die betrokkenen weten of zouden moeten weten dat ze hun opdrachten uitvoeren in het kader van vervoer dat is onderworpen aan de voorschriften van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten.

Afdeling 1. — Belader

Art. 9. De belader heeft in het bijzonder de volgende plichten :

1° hij mag gevaarlijke goederen alleen aan de vervoerder aanbieden als ze volgens de voorschriften van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten vervoerd mogen worden;

2° als hij verpakte gevaarlijke goederen of ongereinigde lege verpakkingen voor vervoer aanbiedt, moet hij controleren of de verpakking is beschadigd. Hij mag een collo, waarvan de verpakking is beschadigd, in het bijzonder als die lekt, zodat de gevaarlijke stof naar buiten komt of kan komen, alleen ten vervoer aanbieden nadat het gebrek is opgeheven. Hetzelfde geldt voor ongereinigde lege verpakkingen;

3° hij moet bij het laden van gevaarlijke goederen in schepen, voertuigen, wagens, grote of kleine containers de bijzondere voorschriften voor het laden en de behandeling naleven;

4° hij moet bij het laden van colli de samenladingsverboden naleven, en hij moet daarbij rekening houden met gevaarlijke goederen die zich al in het schip, het voertuig of de grote container bevinden. Voorts moet hij de voorschriften voor de scheiding van levensmiddelen, genotmiddelen of voer voor dieren naleven;

5° hij moet waarborgen dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, ook in noodgevallen, te verlaten.

Art. 10. De belader mag echter in de gevallen, vermeld in artikel 9, 1° en 4°, vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking zijn gesteld.

Afdeling 2. — Vuller

Art. 11. De vuller heeft in het bijzonder de volgende plichten met betrekking tot het vullen van tanks, zoals tankwagens, batterijwagens, reservoirwagens, afneembare tanks, transporttanks, tankcontainers en MEGC's :

1° hij moet vóór het vullen van de tanks zich ervan vergewissen dat de tanks en de uitrustingsdelen technisch in goede staat zijn;

2° hij moet zich ervan vergewissen dat bij de tanks de datum van de volgende beproeving niet is overschreden;

3° hij mag tanks alleen vullen met gevaarlijke goederen waarvoor die tanks zijn toegelaten;

4° hij moet bij het vullen van de tanks de voorschriften voor gevaarlijke goederen in direct aan elkaar grenzende compartimenten van de tank naleven;

5° hij moet bij het vullen van de tanks de hoogst toelaatbare vullingsgraad of de hoogst toelaatbare massa van de vulling per liter inhoud voor de te beladen stof aanhouden;

6° hij moet na het vullen van de tanks de dichtheid van de afsluitinrichtingen controleren;

7° hij moet erop letten dat zich aan de buitenkant van de tanks die door hem gevuld zijn, geen gevaarlijke resten van de inhoud bevinden.

Art. 12. De vuller heeft in het bijzonder de volgende plichten met betrekking tot het vullen van voertuigen, wagens of containers met losgestorte gevaarlijke goederen :

1° hij moet vóór het vullen van de voertuigen, wagens of containers zich ervan vergewissen dat de voertuigen, wagens of containers, en eventueel hun uitrustingsdelen, technisch in goede staat zijn en dat het vervoer van de betreffende losgestorte gevaarlijke goederen in die voertuigen, wagens of containers is toegelaten;

2° hij moet bij het vullen van voertuigen of containers met losgestorte gevaarlijke goederen zich ervan vergewissen dat de voorschriften, vermeld in hoofdstuk 7.3 van het ADR of het RID, in acht worden genomen.

Art. 13. De vuller heeft in het bijzonder de volgende plichten met betrekking tot het vullen van ladingtanks :

1° hij moet vóór het vullen van de ladingtanks van een tankschip zijn deel van de controlelijst, waarvan het model opgenomen is in bijlage 1, conform de bepalingen van dit besluit overeenkomstig invullen;

2° hij mag ladingtanks alleen vullen met gevaarlijke goederen waarvoor de tanks zijn toegelaten;

3° hij moet, indien noodzakelijk, bij het vervoer van stoffen met een smeltpunt dat groter is dan of gelijk is aan 0° C, een verwarmingsinstructie meegeven;

4° hij moet waarborgen dat bij het laden de geveer voor het inschakelen van de overvulbeveiliging de door de walinstallatie gegeven en gevoede stroomkring onderbreekt en dat hij maatregelen tegen een overloper neemt;

5° hij moet waarborgen dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, ook in noodgevallen, te verlaten;

6° hij moet waarborgen dat in de gasterugvoer- of gaspendelleiding, als die vereist is, een vlamkerende inrichting aanwezig is, die het schip tegen detonatie en vlamdoorslag vanuit de wal beschermt;

7° hij moet waarborgen dat de laadsnelheid in overeenstemming is met de laadinstructie en dat de druk aan het walaansluitpunt de openingsdruk van het snelafblaasventiel niet te boven gaat;

8° hij moet waarborgen dat de door hem ter beschikking gestelde pakkingen tussen de verbindingsflenzen in de land-schipverbinding van de laad- en losleidingen uit materiaal bestaan dat noch door de lading wordt aangetast of een ontleding van de lading tot gevolg kan hebben, noch met de lading schadelijke of gevaarlijke verbindingen kan aangaan;

9° hij moet waarborgen dat tijdens de totale duur van de overslag een voortdurend en doelmatig toezicht is verzekerd.

Art. 14. De vuller heeft in het bijzonder de volgende plichten met betrekking tot het vullen van schepen met losgestorte gevaarlijke goederen :

1° hij mag het schip alleen vullen met gevaarlijke goederen waarvoor het schip is toegelaten;

2° hij moet waarborgen dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, ook in noodgevallen, te verlaten.

HOOFDSTUK 4. — Voorschriften voor het laden, vervoeren, lossen en de overige behandeling van de lading

Afdeling 1. — Drogeladingschepen

Art. 15. Het ventileren van de laadruimen is alleen noodzakelijk als dat in dit besluit of in het bijkomende voorschrift 'VE...' in 3.2, tabel A, kolom 10, is opgelegd.

Art. 16. Vóór het laden zijn aanvullende maatregelen alleen noodzakelijk als die in dit besluit of in het bijkomende voorschrift 'LO...' in 3.2, tabel A, kolom 11, zijn opgelegd.

Art. 17. Tijdens het behandelen en stuwen van de lading zijn aanvullende maatregelen alleen noodzakelijk als die in dit besluit of in het voorschrift 'HA...' in 3.2, tabel A, kolom 11, zijn voorgeschreven.

Art. 18. Tijdens het laden, vervoeren, lossen en behandelen van de lading zijn aanvullende maatregelen alleen noodzakelijk als die in dit besluit of in het voorschrift 'TN...' in 3.2, tabel A, kolom 11, zijn voorgeschreven.

Art. 19. Gevaarlijke goederen mogen alleen op de door de bevoegde autoriteit aangewezen of voor dat doel toegestane plaatsen geladen of gelost worden.

Art. 20. Als stoffen en voorwerpen van klasse 1 en goederen van klasse 4.1 of 5.2, waarvoor in 3.2, tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, aan boord zijn, mogen goederen van welke soort ook alleen op door de bevoegde autoriteit aangewezen of voor dat doel toegestane plaatsen geladen of gelost worden.

Art. 21. Laad- en loshandelingen van stoffen en voorwerpen van klasse 1 en goederen van klasse 4.1 of 5.2, waarvoor in 3.2, tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, mogen niet zonder schriftelijke toestemming van de bevoegde autoriteit worden aangevangen. Dat is ook van toepassing op het laden en lossen van andere goederen als stoffen en voorwerpen van klasse 1 en goederen van klasse 4.1 of 5.2, waarvoor in 3.2, tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, aan boord zijn.

Art. 22. Laad- en loshandelingen van stoffen en voorwerpen van klasse 1 en goederen van klasse 4.1 of 5.2, waarvoor in tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, moeten tijdens onweer worden onderbroken.

Art. 23. Het is verboden zonder toestemming van de bevoegde autoriteit de lading geheel of gedeeltelijk buiten een daarvoor toegelaten overslagplaats over te slaan in een ander schip.

Art. 24. Als in 3.2, tabel A, kolom 6, bij een stof of een voorwerp het bijzondere voorschrift 802 is aangegeven, moeten de volgende voorzorgsmaatregelen ten opzichte van levensmiddelen, genotmiddelen en voer voor dieren in acht worden genomen.

Op colli, alsook op ongereinigde lege verpakkingen, met inbegrip van grote verpakkingen en IBC's, die voorzien zijn van etiketten volgens model nummer 6.1 of 6.2 of die voorzien zijn van etiketten van klasse 9, voor zover die goederen van klasse 9 UN 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 en 3245 bevatten, mogen in laadruimen, in containers en op laad-, los- en overslagplaatsen geen colli, waarvan bekend is dat ze levensmiddelen, genotmiddelen of voer voor dieren bevatten, worden gestapeld of in de onmiddellijke nabijheid worden geladen.

Als die colli, voorzien van de etiketten, toch in de onmiddellijke nabijheid worden geladen van colli waarvan bekend is dat ze levensmiddelen, genotmiddelen of voer voor dieren bevatten, moeten ze daarvan gescheiden zijn op een van de volgende wijzen, tenzij de colli met de etiketten voorzien zijn van een aanvullende verpakking of volledig afgedekt zijn :

1° door volwandige scheidingswanden. Die scheidingswanden moeten even hoog zijn als de colli, voorzien van de etiketten;

2° door colli die niet zijn voorzien van etiketten volgens model nummer 6.1, 6.2 of 9, zoals bepaald in hoofdstuk 5.2 kenmerken en etikettering van ADN, of door colli die voorzien zijn van etiketten van klasse 9, maar die geen goederen van klasse 9, UN 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 en 3245 bevatten;

3° door een afstand van ten minste 0,8 meter.

Art. 25. Tijdens het laden en lossen moeten colli met gevaarlijke goederen tegen accidentele beschadiging worden beschermd.

Art. 26. Zonder toestemming van de bevoegde autoriteit is het vullen en ledigen van vaten, tankwagens, ketelwagens, IBC's, grote verpakkingen, MEGC's, transporttanks of tankcontainers aan boord van het schip verboden.

Afdeling 2. — Behandelen en vervoeren van nucleaire goederen

Art. 27. Iedere groep van colli, oververpakkingen en containers, die splijtbare stof bevat en in een opslag als tussenopslag is opgeslagen, moet zodanig worden beperkt dat de totale som van de criticaliteitsveiligheidsindices in de groep niet meer bedraagt dan 50. Iedere groep moet dusdanig worden gestuurd dat tussen de groep en andere groepen een ruimte van ten minste 6 meter wordt gehandhaafd.

Art. 28. In de gevallen waarin de totale som van de criticaliteitsveiligheidsindices aan boord van een voertuig of in een container meer bedraagt dan 50, zoals toegestaan in tabel DE, moet de opslag zodanig plaatsvinden dat ten opzichte van andere groepen van colli, oververpakkingen of containers met splijtbare stoffen of ten opzichte van andere voertuigen met radioactieve stoffen een ruimte van ten minste 6 meter gehandhaafd blijft.

De tussenruimte tussen de groepen kan voor andere gevaarlijke goederen conform het ADN worden gebruikt. Het vervoer van andere goederen samen met zendingen onder exclusief gebruik is toegestaan onder de voorwaarde dat de voorzorgsmaatregelen daarvoor uitsluitend door de belader worden getroffen en het vervoer niet op grond van andere voorschriften verboden is.

Art. 29. Als het duidelijk is dat een collo beschadigd is of lekt, of als er wordt vermoed dat het collo lekt of beschadigd is, moet toegang tot het collo worden beperkt en moet een gekwalificeerd persoon zo snel mogelijk de omvang van de besmetting en het resulterende stralingsniveau van het collo vaststellen. De omvang van de vaststelling moet zich uitstrekken tot het collo, het voertuig, de wagen, het schip, de aangrenzende laad- en losplaatsen en, zo nodig, alle andere goederen die in het schip zijn vervoerd.

Overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorschriften moeten aanvullende maatregelen ter bescherming van personen, bezittingen en het milieu worden genomen om de gevolgen van een dergelijke lekkage of schade te ondervangen en tot een minimum te beperken.

Art. 30. Beschadigde colli of colli waaruit meer radioactieve inhoud lekt dan de toegestane grenswaarden voor normale vervoersomstandigheden, mogen onder toezicht worden overgebracht naar een aanvaardbare, tijdelijke tussenopslagplaats, en mogen pas verder worden vervoerd nadat ze zijn hersteld of gereconditioneerd en ontsmet.

Art. 31. Als noch de afzender, noch de ontvanger kan worden vastgesteld, of als de zending niet aan de ontvanger kan worden afgeleverd en de vervoerder geen instructies van de verzender heeft, moet de zending op een veilige plaats worden opgeslagen. De bevoegde autoriteit moet zo spoedig mogelijk worden ingelicht en moet worden verzocht om aanwijzingen te verstrekken over hoe verder moet worden gehandeld.

Afdeling 3. — Tankschepen

Art. 32. Tijdens het laden of lossen van stoffen van klasse 2 en klasse 3, UN 1280 en 2983, moet op twee plaatsen aan boord van het schip voor en achter en op twee plaatsen aan de wal direct bij de toegang tot het schip en op voldoende afstand door middel van een schakelaar de laad- of loshandeling kunnen worden onderbroken. Dat wil zeggen dat het snelsluitventiel direct aan de buigzame verbindingleiding tussen schip en wal moet kunnen worden gesloten.

Het ontkoppelingssysteem moet ontworpen zijn volgens het geslotencircuitprincipe.

Art. 33. Het ontgassen van geloste of lege ladingtanks naar de atmosfeer is onder de volgende voorwaarden alleen toegestaan als het op grond van andere internationale of nationale wettelijke voorschriften niet verboden is.

Art. 34. Geloste of lege ladingtanks die gevaarlijke stoffen van klasse 2, klasse 3 met classificatiecode T in tabel C, kolom 3b, klasse 6.1 of klasse 8 met verpakkingsgroep I in tabel C, kolom 4, hebben bevat, mogen alleen door deskundige personen of door firma's die daarvoor aangewezen zijn door de bevoegde autoriteit, worden ontgast. Het ontgassen mag alleen worden uitgevoerd op plaatsen waar de bevoegde autoriteit het toelaat.

Art. 35. Geloste of lege ladingtanks die andere dan de gevaarlijke stoffen, vermeld in artikel 34, hebben bevat, mogen tijdens de vaart met behulp van geschikte ventilatie-inrichtingen worden ontgast als de tankdeksels zijn gesloten en de afvoer van het gas-luchtmengsel via vlamkerende inrichtingen, die een duurbrand kunnen doorstaan, plaatsvindt. Onder normale bedrijfsomstandigheden moet op de plaats van uittreding van het gas-luchtmengsel de concentratie aan product minder dan 50 % van de onderste explosiegrens bedragen. Geschikte ventilatie-inrichtingen bij de zuigende ontgassing mogen alleen worden gebruikt met een vlamkerende inrichting die direct op de zuigzijde van de ventilator aangebracht is. De gasconcentratie moet bij blazende of zuigende werking van de ventilatie-inrichtingen tijdens de eerste twee uur na het begin van het ontgassen ieder uur door een deskundige worden gemeten. De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd.

In de buurt van sluizen, inclusief hun voorhavens, is ontgassen verboden.

Art. 36. Als het ontgassen van ladingtanks die de gevaarlijke stoffen, vermeld in artikel 34, hebben bevat, op de plaatsen die daarvoor door de bevoegde autoriteit aangewezen zijn of die voor dat doel toegelaten zijn, niet mogelijk is, kan tijdens de vaart worden ontgast als :

1° voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in artikel 34, waarbij de gasconcentratie in het uitgeblazen mengsel op de plaats van de uittreding echter niet meer dan 10 % van de onderste explosiegrens bedraagt;

2° gevaar voor de bemanning is uitgesloten;

3° alle toegangen en openingen van ruimten, die met de buitenlucht in verbinding staan, zijn gesloten. Dat is niet van toepassing op luchttoevoeropeningen van de machinekamer en op overdrukkinrichtingen;

4° de bemanningsleden die aan dek werken, geschikte veiligheidsuitrusting dragen;

5° het ontgassen niet in de nabijheid van sluizen, inclusief hun voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden plaatsvindt.

Art. 37. Vloeibaar, onverpakt scheepsbedrijfsafval mag alleen door zuigen overgenomen worden.

Art. 38. Het afmeren en de overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval mag niet tijdens het laden en lossen van stoffen, waarvoor in 3.2, tabel C, kolom 16, explosiebescherming wordt vereist, en evenmin tijdens het ontgassen van tankschepen plaatsvinden. Dat is niet van toepassing op bilgeboden als voldaan is aan de eisen van de explosiebescherming voor de gevaarlijke stof.

Art. 39. Het afmeren en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen mag niet tijdens het laden en lossen van stoffen, waarvoor in 3.2, tabel C, kolom 16, explosiebescherming wordt vereist, en evenmin tijdens het ontgassen van tankschepen. Dat is niet van toepassing op bunkerboten als voldaan is aan de eisen van de explosiebescherming voor de gevaarlijke stof.

Art. 40. De bevoegde autoriteit kan afwijkingen van artikel 35 en 36 toelaten, en tijdens het lossen kan ze ook afwijkingen van artikel 37 toelaten.

Art. 41. Tankschepen mogen alleen geladen, gelost of ontgast worden op de plaatsen die door de bevoegde autoriteit zijn aangewezen of op de plaatsen waar dat is toegelaten.

Art. 42. De overname van vloeibaar, onverpakt, olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen is geen laden of lossen als vermeld in artikel 32.

Art. 43. Het is verboden zonder toestemming van de bevoegde autoriteit de lading geheel of gedeeltelijk buiten een daarvoor toegelaten overslagplaats over te slaan.

Art. 44. Met het laden en lossen mag niet worden begonnen zolang de controlelijst waarvan het model opgenomen is in bijlage 1, die betrekking heeft op de betreffende lading, niet is ingevuld en vraag 1 tot en met 8 van de controlelijst nog niet zijn aangekruist ter bevestiging. Vragen die niet van toepassing zijn, moet worden doorgestreept. De lijst moet in tweevoud worden ingevuld en zowel door de schipper of door de door hem met de verantwoording belaste persoon aan boord als door de voor de overslag verantwoordelijke persoon van de walinstallatie worden ondertekend. Als niet alle vragen die van toepassing zijn, positief kunnen worden beantwoord, is de overslag alleen met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan.

Art. 45. De controlelijst moet overeenkomen met het model als bedoeld in bijlage 1 bij dit besluit.

Art. 46. De controlelijst zal gedrukt zijn in een taal die ten minste wordt begrepen door de schipper en door de persoon van de walinstallatie die verantwoordelijk is voor de overslag.

Art. 47. Artikel 38, 39 en 40 zijn niet van toepassing tijdens de overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval in bilgeboden en tijdens de afgifte van scheepsaandrijfstoffen vanuit bunkerboten.

Art. 48. Als restanten van de vorige lading gevaarlijke reacties met de beoogde lading kunnen veroorzaken, moeten die restanten in voldoende mate worden verwijderd.

Gevaarlijke stoffen moeten, als ze met andere gevaarlijke stoffen reageren, door middel van een kofferdam, een lege ruimte, een pompkamer, een lege ladingtank of een ladingtank, beladen met een stof die niet met de lading reageert, gescheiden worden.

Als een ladingtank leeg is en niet schoongemaakt is of restanten van een stof bevat die gevaarlijk kunnen reageren met andere gevaarlijke stoffen, is de scheiding niet noodzakelijk als de schipper geschikte maatregelen heeft genomen om een gevaarlijke reactie te voorkomen.

Als het schip is uitgerust met laad- of losleidingen onder dek, die door de ladingtanks worden gevoerd, mogen stoffen die gevaarlijk kunnen reageren met elkaar, niet samen geladen of vervoerd worden.

Art. 49. Voor de aanvang van het laden moeten, indien mogelijk, alle voorgeschreven veiligheids- en controle-inrichtingen, alsook alle uitrustingsstukken, getest worden en op hun werkzaamheid worden gecontroleerd.

Art. 50. Voor de aanvang van het laden moet de overloopbeveiliging aan de walinstallatie worden aangesloten.

Art. 51. Na iedere lossing moeten de ladingtanks en de laad- en losleidingen met behulp van het nalenssysteem, conform de voorwaarden zoals ze bij de beproeving zijn vastgelegd, worden geledigd. Dat is niet van toepassing als de nieuwe lading qua stof gelijk is aan de voorafgaande.

Ladingrestanten moeten met behulp van de inrichting voor de afgifte van restanten aan land worden afgegeven of in de eigen restladingtank of in toegestane IBC's, tankcontainers of transporttanks worden opgeslagen volgens de bepalingen van dit besluit.

Art. 52. Tijdens het vullen van de restladingtanks of de toegelaten IBC's of tankcontainers moeten de uittredende gassen op veilige wijze worden afgevoerd.

Art. 53. Na het nalenzen moeten de ladingtanks en de laad- en losleidingen, als dat noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van reparatie- of onderhoudswerkzaamheden, worden gereinigd en ontgast. Die reiniging en ontgassing moeten worden gecontroleerd door personen of firma's die erkend zijn door de bevoegde autoriteit. Ontgassen mag alleen worden uitgevoerd op plaatsen waar de bevoegde autoriteit er toestemming voor heeft verleend.

Art. 54. De laadsnelheid alsook de maximale pompdruk moeten bepaald worden met het akkoord van het personeel van de walinstallatie.

Art. 55. Onder de voor het laden of lossen gebruikte walaansluitingen moeten voorzieningen zijn aangebracht om eventueel lekvlloeistof te kunnen opnemen. Dat is niet van toepassing op stoffen van klasse 2.

Art. 56. Bij terugvoer van het gas-luchtmengsel van de wal in het schip mag de druk aan het walaansluitpunt niet hoger zijn dan de openingsdruk van het snelafblaasventiel.

Art. 57. Als de gasverzamelleiding of de gasafvoerleiding van het schip wordt aangesloten aan de walinstallatie, moet, bij stoffen waarvoor in 3.2, tabel C, kolom 17, explosiebescherming wordt vereist, de gasterugvoer- of gasterugleiding van de walinstallatie zodanig zijn uitgevoerd dat het schip tegen detonatie en vlamdoorslag vanaf de wal wordt beschermd. De bescherming tegen detonatie en vlamdoorslag vanaf de wal is niet noodzakelijk als de ladingtanks inert gemaakt zijn.

Art. 58. Als bij stoffen van klasse 2 of 6.1 in 3.2, tabel C, kolom 20, toezicht vereist is, moet het laden of lossen plaatsvinden onder toezicht van een persoon die daarvoor gemachtigd is door de afzender of de ontvanger en die niet tot de bemanning behoort.

Art. 59. Tijdens het laden of lossen van ladingtanks mag niets anders worden geladen of gelost. De bevoegde autoriteit kan tijdens het lossen uitzonderingen toestaan.

HOOFDSTUK 5. — *Algemene voorschriften*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 60. Het is verboden vuur of onbeschermd licht te gebruiken als stoffen en voorwerpen van klasse 1, subklasse 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 of 1.6, aan boord zijn en de laadruimen geopend zijn, of als de te laden goederen zich binnen een afstand van minder dan 50 meter van het schip bevinden.

Art. 61. Elektrisch geleidende verbindingen tussen schip en wal, alsook werktuigen, die in de beschermde zone worden gebruikt, moeten zodanig zijn vervaardigd, dat ze geen ontstekingsbron vormen.

Art. 62. De bevoegde autoriteit mag beperkingen opleggen aan de opname in duwkonvoeien met grote afmetingen van vaartuigen die gevaarlijke goederen vervoeren of die niet ontgast zijn.

Art. 63. Als vaartuigen die stoffen of voorwerpen vervoeren van klasse 1 en goederen van klasse 4.1 of 5.2, waarvoor in 3.2, tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, en goederen van klasse 7, (UN 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 en 3321 tot en met 3333), mag de bevoegde autoriteit beperkingen opleggen aan de afmetingen van duwkonvoeien en de samenstelling ervan. Tijdelijk voorspan is echter toegestaan.

Afdeling 2. — Ligplaats.

Art. 64. Schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, mogen geen ligplaats nemen op een geringe afstand van andere schepen, zoals in het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk en latere wijzigingen voorgeschreven is.

Art. 65. Schepen moeten stevig worden vastgemaakt, maar zodanig dat in de elektrische kabels en in de buigzame leidingen geen spanning kan optreden en dat ze in geval van gevaar snel kunnen worden losgemaakt.

Art. 66. Aan boord van stilliggende schepen die een seinvoering als vermeld in 3.2, tabel A, kolom 12, moeten voeren, moet zich permanent een deskundige bevinden. De bevoegde autoriteit kan de schepen die stilliggen in een haven of op plaatsen die daarvoor zijn toegelaten, van die verplichting ontslaan.

Art. 67. § 1. Buiten de door de bevoegde autoriteit speciaal aangegeven ligplaatsen mag bij het ligplaats nemen de onderstaande afstand niet worden onderschreden :

1° 100 m van gesloten woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen, als het schip conform 3.2, tabel A, kolom 12, een seinvoering met één blauwe kegel of één blauw licht moet voeren;

2° 100 m van kunstwerken en tankopslagplaatsen en 300 m van gesloten woongebieden, als het schip conform 3.2, tabel A, kolom 12, een seinvoering met twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moet voeren;

3° 500 m van gesloten woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen, als het schip conform 3.2, tabel A, kolom 12, een seinvoering met drie blauwe kegels of drie blauwe lichten moet voeren.

Tijdens het wachten voor sluizen of bruggen is het toegestaan geringere afstanden aan te houden. In die gevallen geldt echter een minimale afstand van 100 m.

§ 2. De bevoegde autoriteit kan met het oog op de plaatselijke omstandigheden geringere afstanden als de afstanden, vermeld in paragraaf 1, toelaten.

Art. 68. Als het varen van een schip dat stoffen en voorwerpen van klasse 1 of goederen van klasse 4.1 of 5.2 vervoert, waarvoor in 3.2, tabel A, kolom 12, het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, gevaar kan opleveren ten gevolge van invloeden van buitenaf of ten gevolge van omstandigheden die betrekking hebben op het schip zelf, moet het schip, met inachtneming van de voorschriften, vermeld in artikel 33, 34 en 35, op een geschikte plaats die zo ver mogelijk verwijderd is van woonhuizen, havens, kunstwerken of opslagplaatsen voor gassen of brandbare vloeistoffen, worden afgemeerd.

De bevoegde autoriteit moet onmiddellijk op de hoogte worden gebracht.

Art. 69. Ligplaatsen binnen overslaginstallaties voor gevaarlijke goederen moeten op degelijke wijze worden beveiligd, goed verlicht zijn en, als dat mogelijk en passend is, voor het publiek ontoegankelijk zijn.

Afdeling 3. — Ventilatie

Art. 70. Aan de volgende aanvullende eisen moet worden voldaan als ze in 3.2, tabel A, kolom 10, worden vermeld :

1° VE01 : laadruimen die deze stof bevatten, moeten met het volle vermogen van de ventilatoren worden geventileerd als na meting is vastgesteld dat de gasconcentratie van gassen die uit de lading komen, boven 10 % van de onderste explosiegrens komt. De meting moet direct na het laden worden uitgevoerd. Een herhalingsmeting moet na één uur worden uitgevoerd. De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd;

2° VE02 : laadruimen die deze stof bevatten, moeten met het volle vermogen van de ventilatoren worden geventileerd als na meting is vastgesteld dat de laadruimen niet vrij zijn van gassen die uit de lading komen. De meting moet direct na het laden worden uitgevoerd. Een herhalingsmeting moet na één uur worden uitgevoerd.

De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd;

3° VE03 : ruimten, zoals laadruimen, woningen en machinekamers, die grenzen aan een laadruim dat deze stof bevat, moeten worden geventileerd. De laadruimen die deze stof hebben bevat, moeten na het lossen mechanisch worden geventileerd. Na het ventileren moet de gasconcentratie in deze laadruimen worden gemeten. De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd;

4° VE04 : als spuitbussen conform de bijzondere bepaling 327 voor hergebruik of voor verwijderingsdoeleinden worden vervoerd, zijn de bijzondere bepalingen VE01 en VE02 van toepassing.

Afdeling 4. — Maatregelen voor het laden van de lading

Art. 71. Aan de volgende aanvullende eisen moet worden voldaan, als ze in 3.2, tabel A, kolom 11, worden vermeld :

1° LO01 : voor het laden van deze stoffen of voorwerpen moet men zich ervan vergewissen dat in het laadruim geen metalen voorwerpen, die geen geïntegreerd deel van het schip zijn, aanwezig zijn;

2° LO02 : het losgestort laden van deze stof mag alleen plaatsvinden als de temperatuur ervan niet hoger is dan 55° C;

3° LO03 : voor het losgestort of onverpakt laden van deze stof moet men zich ervan vergewissen dat de betreffende laadruimen zo droog mogelijk zijn;

4° LO04 : voor het losgestort laden van deze stof moet men zich ervan vergewissen dat er in het laadruim geen los organisch materiaal aanwezig is;

5° LO05 : vóór het vervoer van drukvaten moet er zekerheid zijn dat de druk zich ten gevolge van een eventuele waterstofvorming niet heeft verhoogd.

Art. 72. Aan de volgende aanvullende eisen moet worden voldaan als ze in 3.2, tabel A, kolom 11, worden vermeld :

1° HA01 : deze stoffen of voorwerpen moeten ten minste 3 m verwijderd van woningen, machinekamers, van het stuurhuis en van warmtebronnen worden geplaatst;

2° HA02 : deze stoffen of voorwerpen moeten ten minste 2 m van de huid van het schip worden geplaatst;

3° HA03 : tijdens de behandeling van deze stoffen of voorwerpen moet wrijving, stoten, schokken, kantelen en vallen worden vermeden. Alle colli die zich in hetzelfde laadruim bevinden, moeten zo worden geplaatst en vastgezet dat schokken en wrijvingen tijdens het vervoer zijn uitgesloten;

4° HA04 : het is verboden op colli met deze stoffen of voorwerpen ongevaarlijke goederen te plaatsen;

5° HA05 : als deze stoffen of voorwerpen in het zelfde laadruim worden geladen, moeten deze stoffen of voorwerpen na alle andere goederen worden geladen en vóór alle andere goederen worden gelost. Dat is niet van toepassing als de stoffen en voorwerpen van klasse 1 zich in containers bevinden;

6° HA06 : tijdens het laden of lossen van deze stoffen of voorwerpen mogen andere laadruimen en brandstoftanks niet geladen of gelost worden. De bevoegde autoriteit kan afwijkingen toestaan;

7° HA07 : het is verboden deze goederen losgestort of onverpakt te laden of te lossen als het gevaar bestaat dat de stof door weersinvloeden nat wordt;

8° HA08 : als de met deze goederen beladen colli niet in een container zijn geplaatst, moeten ze op roosters geplaatst worden en moeten ze met waterdichte kleden afgedekt worden, die zodanig zijn aangebracht dat het water naar de buitenkant afloopt en de ventilatie niet wordt gehinderd;

9° HA09 : tijdens het losgestorte vervoer van deze goederen mogen in hetzelfde laadruim geen brandbare stoffen worden geplaatst;

10° HA10 : deze goederen moeten aan dek in de beschermde zone worden geplaatst. Zeeschepen voldoen aan deze stuwvoorschriften als aan de voorschriften van de IMDG-code is voldaan.

Art. 73. Aan de volgende aanvullende eisen moet worden voldaan als ze in 3.2, tabel A, kolom 11, worden vermeld :

1° IN01 : na het laden en na het lossen van deze goederen, losgestort of onverpakt, en vóór het verlaten van de overslagplaats moet door de afzender of door de ontvanger de gasconcentratie in de woningen, machinekamers en aangrenzende laadruimen met behulp van een gasdetectiemeter worden gemeten. Voor personen de laadruimen betreden en voor het lossen moet de gasconcentratie door de ontvanger van de lading worden gemeten. Het laadruim mag pas worden betreden en met het lossen mag pas worden aangevangen als de gasconcentratie in de vrije ruimte boven de lading beneden 50 % van de onderste explosiegrens ligt. Als in deze ruimten gasconcentraties die van belang zijn, worden vastgesteld, moeten door de afzender of de ontvanger onmiddellijk de noodzakelijke maatregelen voor de veiligheid worden getroffen;

2° IN02 : als een laadruim deze goederen losgestort of onverpakt bevat, moet in alle andere ruimten van het schip, die door de bemanning betreden kunnen worden, de gasconcentratie ten minste eenmaal per acht uur met behulp van een giftigheidsmeter worden gemeten. De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd;

3° IN03 : als een laadruim deze goederen losgestort of onverpakt bevat, moet de schipper dagelijks bij de lensputten of de pompkokers controleren of er op het scheepsvlak in het laadruim water staat. Als op het scheepsvlak in het laadruim water staat, moet dat onmiddellijk worden verwijderd.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepaling*

Art. 74. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 14 december 2012.

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

Bijlage 1:

English:

Checklist ADN				1
concerning the observance of safety provisions and the implementation of the necessary measures for loading/unloading				
- Particulars of vessel				
..... (name of vessel)		No. (official number)		
..... (vessel type)				
- Particulars of loading or unloading operations				
..... (shore loading or unloading installation)	 (place)		
..... (date)	 (time)		
- Particulars of the cargo				
Quantity m ³	Name of product	UN Number or Identification number	Class	
.....	
.....	
.....	
- Particulars of last cargo*				
Name of product		Identification number	Class	
.....		
.....		
.....		

* To be filled in only if vessel is to be loaded.

2

Loading/unloading rate (not to be filled in if vessel is to be loaded with gas or have gas unloaded)

Name of substance	Cargo tank number	agreed rate of loading/unloading					
		start		half way		end	
		rate m ³ /h	quantity m ³	rate m ³ /h	quantity m ³	rate m ³ /h	quantity m ³
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Will the cargo piping be drained after loading or unloading by stripping or by blowing residual quantities to the shore installation/to the vessel?*

by blowing*
by stripping*

If drained by blowing, how?

.....
(e.g. air, inert gas, sleeve)

..... kPa
(permissible maximum pressure in the cargo tank)

..... liters
(estimated residual quantity)

Questions to the master or the person mandated by him and the person in charge at the loading/unloading place

Loading/unloading may only be started after all questions on the checklist have been checked off by "X", i.e. answered with YES and the list has been signed by both persons.

Non applicable questions have to be deleted.

If not all questions can be answered with YES, loading/unloading is only allowed with consent of the competent authority.

* Delete as appropriate.

	vessel	3 loading/ unloading place
1. Is the vessel permitted to carry this cargo?	0*	0*
2. <i>(Reserved)</i>		
3. Is the vessel well moored in view of local circumstances?	0	-
4. Have suitable means been provided at the fore and at the aft of the vessel, for boarding or leaving, including in cases of emergency?	0	0
5. Are the escape routes and the loading/unloading place adequately lighted?	0	0
6. Vessel/shore connection		
6.1 Are the cargo hoses between vessel and shore in satisfactory condition?	-	0
Are these hoses correctly connected?	-	0
6.2 Are all the connecting flanges fitted with suitable gaskets?	-	0
6.3 Are all the connecting bolts fitted and tightened?	0	0
6.4 Are all the shoreside loading arms free to move in all directions and do the hoses have enough room for easy movement?	-	0
7. Are all flanges of the connections of the pipes for loading and unloading and of the vapour pipe not in use, correctly blanked off?	0	0
8. Are suitable means of collecting leakages placed under the pipe connections which are in use?	0	0
9. Are the movable connecting pieces between the ballast and bilge piping on the one hand and the pipes for loading and unloading on the other hand disconnected?	0	0
10. Is continuous and suitable supervision of loading/and unloading ensured for the whole period of the operation?	0	0
11. Is communication between vessel and shore ensured?	0	0

* To be filled in only if vessel is to be loaded.

	vessel	4 loading/ unloading place
12.		
12.1 For the loading of the vessel, is the vapour pipe, where required, or if it exists, connected with the shore gas return line?	0	0
12.2 Is it ensured that the shore installation is such that the pressure at the connecting point cannot exceed the opening pressure of the high-velocity vent valves?	-	0*
12.3 When anti-explosion protection is required in Chapter 3.2, Table C, column (17) does the shore installation ensure that its venting pipe or pressure compensation pipe is such that the vessel is protected against detonations and flame fronts from the shore?	-	0
13. Is it know what actions are to be taken in the event of an “Emergency-stop” and an “Alarm”?	0	0
14. Check on the most important operational requirements:		
- Are the required fire extinguishing systems and appliances operational?	0	0
- Have all valves and other closing devices been checked for correct open or closed position?	0	0
- Has smoking been generally prohibited?	0	0
- Are the flame-operated heating, cooking and cooling applications on board turned off?	0	-
- Are the liquefied gas installations shut off at the main check valve?	0	-
- Is the voltage cut off from the radar installations?	0	-
- Is all the electrical equipment marked red switched off?	0	-
- Are all windows and doors closed?	0	-
15.		
15.1 Has the starting working pressure of the vessels cargo discharge pump has been adjused to the permissible working pressure of the shore installation?	0	-
15.2 Has the starting working pressure of the shore pump been adjusted to the permissible working pressure of the on board installation?	-	0
16. Is the liquid level alarm-installation operational?	0	-

	vessel	5 loading/ unloading place
17. Is the following system plugged in, in working order and tested?		
Overflow prevention device (only when loading the vessel)	0	0
Device for switching off the on-board pump from the shore facility (only when unloading the vessel)	0	0
18. To be filled in only in the case of loading or unloading of substances for the carriage of which a vessel of the closed type or a vessel of the open type with flame arrester is required.		
Are the cargo tank hatches and cargo tank inspection, gauging and sampling openings closed or protected by flames arresters in good condition?	0	0
<p>Checked, filled in and signed</p> <p>for the vessel</p> <p>..... name (in capital letters)</p> <p>..... (signature)</p> <p>for the installation of loading and unloading</p> <p>..... name (in capital letters)</p> <p>..... (signature)</p>		

Nederlands:

CONTROLELIJST

1.

<p>CONTROLELIJST</p> <p>betreffende de te nemen maatregelen en de gemaakte afspraken voor het laden en lossen</p> <p>Gegevens van het schip</p> <p>..... Nr. (scheepsnaam) (officieel nummer)</p> <p>..... (type van het vaartuig)</p> <p>Gegevens met betrekking tot het laden of het lossen</p> <p>..... (overslaginstallatie) (plaats)</p> <p>..... (datum) (tijd)</p> <p>Gegevens met betrekking tot de lading</p>			
Hoeveelheid in m ³	Stofnaam	Stofnummer	Klasse
.....
.....
.....
Gegevens met betrekking tot de voorgaande lading */			
Stofnaam		Stofnummer	Klasse
.....	
.....	
.....	

*/alleen in te vullen bij laden

2.

Laad-/lossnelheid (niet invullen bij de overslag van gassen)							
Stofnaam	Tank-nummer	Overeengekomen laad-/lossnelheid					
		aanvang		midden		eind	
		snelheid m ³ /h	Hoeveel- heid m ³	snelheid m ³ /h	Hoeveel- heid m ³	snelheid m ³ /h	Hoeveel- heid m ³
.....
.....
.....

Op welke wijze wordt de laad-/losleiding vanuit de walinstallatie/ vanuit het schip 1) na het laden of lossen leeg gedrukt resp. leeg gezogen?

gedrukt 1)

gezogen 1)

Indien gedrukt, op welke manier?

.....
(bijv. lucht, inert gas, "pig")

.....kPa
(maximaal toelaatbare druk in de ladingstanks)

..... liter
(geschatte nastroom hoeveelheid)

Vragen aan de schipper of de door hem met de verantwoording belaste persoon aan boord en aan de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie.

Met de overslag mag pas worden aangevangen indien alle hierna volgende vragen van de controlelijst met "X" zijn aangekruist, dat wil zeggen met JA zijn beantwoord en de lijst door beide personen is ondertekend.

Niet van toepassing zijnde vragen moeten worden doorgehaald.

Indien niet alle van toepassing zijnde vragen met JA kunnen worden beantwoord is de overslag slechts met toestemming van de bevoegde overheid toegestaan.

1) Schrappen wat niet past

3.

	schip	walinstallatie
1. Is het schip tot het vervoer van de te beladen stof toegelaten?	0*/	0*/
2. (gereserveerd)		
3. Is het schip, de plaatselijke omstandigheden in aanmerking nemend, goed gemeerd?	0	-
4 Zijn zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig om het schip te betreden of te verlaten in noodgevallen?	0	0
5. Is een doeltreffende verlichting van de laad- en losplaats en de vluchtwegen gewaarborgd?	0	0
6. Schip-wal verbinding		
6.1 Zijn de laad- en losleidingen tussen schip en wal in goede conditie?	-	0
Zijn zij op de juiste wijze aangesloten?	-	0
Zijn alle aansluitflenzen voorzien van juiste pakkingen?	-	0
Zijn alle flensbouten aangebracht en aangedraaid?	0	0
Zijn de laaddarmen in alle werkrichtingen vrij beweegbaar en hebben zij en de slangen voldoende speelruimte?	-	0
7. Zijn alle niet gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen en van de gasverzamelleiding deugdelijk afgeblind?	0	0
8. Zijn onder de gebruikte aansluitingen geschikte voorzieningen aangebracht om gelekte vloeistoffen op te vangen?	0	0
9. Zijn de wegneembare delen tussen ballast- en flensleidingen en enerzijds en laad- en losleidingen anderzijds verwijderd?	0	0
10. Is er voor de gehele duur van de overslag een voortdurend en doelmatig toezicht verzekerd?	0	0
11. Is de communicatie tussen schip en wal verzekerd?	0	0
12.		
12.1. Is de gasverzamelleiding van het schip tijdens de belading aan de gasterugvoerleiding aan de wal, indien vereist resp. aanwezig, aangesloten?	0	0
12.2. Is door de walinstallatie gewaarborgd dat de druk aan het walaansluitpunt de openingsdruk van het snelafblaasventiel niet te boven gaat?	-	0*/
12.3. Is, indien volgens hoofdstuk 3.2 van de ADN, tabel C, kolom 17 explosiebescherming vereist is, door de walinstallatie gewaarborgd dat in haar gasterugvoer- of gaspendelleiding een vlamkerende inrichting aanwezig is, dat het schip tegen een detonatie een vlamdoorslag vanuit de wal beschermd?	-	0
13. Zijn de maatregelen m.b.t. "noodstop" en "alarm" bekend?	0	0

*/ alleen in te vullen voor het laden.

	schip	walinstallatie
14. Controle van de belangrijkste bedrijfsvoorschriften:		
- Zijn de voorgeschreven brandblusinrichtingen en apparaten bedrijfs gereed?	0	0
Zijn alle kleppen en afsluiters gecontroleerd op hun juiste stand?	0	0
Is een algeheel rookverbod afgekondigd?	0	0
Zijn de verwarmings-, kook- en koelapparaten met open vlam buiten werking?	0	0
Zijn de vloeibaargasinstallaties door middel van de hoofdkraan afgesloten?	0	-
Staan de radarinstallaties niet onder spanning?	0	-
Zijn alle rood gemerkte elektrische installaties uitgeschakeld?	0	-
Zijn alle ramen en deuren gesloten?	0	-
15.		
15.1. Is de uitgangsdruk van de lospomp aan boord op de toelaatbare werkdruk van de walinstallatie afgestemd?	0	-
15.2. Is de uitgangsdruk van de ladingpomp aan de wal op de toelaatbare werkdruk van de installatie aan boord van het schip afgestemd?	-	0
16. Is de niveaularminrichting bedrijfs gereed?	0	-
17. Is het volgende systeem aangesloten, bedrijfs gereed en beproefd?		
Overvulbeveiliging (alleen tijdens het laden van het schip)	0	0
Uitschakelen van de pomp aan boord door de walinstallatie (alleen tijdens het lossen van het schip)	0	0
18. Slechts invullen bij het laden of lossen van stoffen waarvoor een gesloten of een met vlamkerende inrichtingen beveiligd schip is voorgeschreven.		
Zijn de tankdeksels, controle-, peil-, en monsternamopeningen van de ladingtanks gesloten of eventueel door middel van in goede staat verkerende inrichtingen beveiligd?	0	-

Gecontroleerd, ingevuld en ondertekend

Voor het schip

voor de overslag installatie

.....
(naam in hoofdletters)

.....
(naam in hoofdletters)

.....
(ondertekening)

.....
(ondertekening)

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012
Brussel, 14 december 2012.

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

—————
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2013/35070]

**14 DECEMBRE 2012. — Arrêté du Gouvernement flamand
relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure**

Le Gouvernement flamand,

Vu le décret du 6 juillet 2012 concernant le transport de marchandises dangereuses par voies navigables, notamment l'application des articles 5 et 6, alinéa deux, du présent décret;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 24 novembre 2011;

Vu l'avis du Conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre, donné le 21 juin 2012;

Vu l'avis de la « Vlaamse Havencommissie » (Commission portuaire flamande) du 27 juin 2012;

Vu l'avis 51.770/3 du Conseil d'Etat, donné le 25 septembre 2012, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa premier, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

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

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — *Disposition introductive*

Article 1^{er}. Le présent arrêté prévoit entre autres l'exécution ultérieure de la transposition partielle, relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, de la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses et la transposition partielle relative au transport des marchandises dangereuses par voies navigables de la Directive 2010/61/CE de la Commission du 2 septembre 2010 portant première adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, sous réserve de l'application de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;

CHAPITRE 2. — *Définitions*

Art. 2. Dans le présent arrêté, on entend par :

1^o ADN : l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié;

2^o ADR : l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route;

3^o expéditeur : l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses. Lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat est considéré comme l'expéditeur. Dans le cas d'un bateau-citerne dont les citernes à cargaison sont vides ou viennent d'être déchargées, le conducteur est réputé être l'expéditeur aux fins des documents de transport;

4^o chargeur : l'entreprise qui :

a) charge les marchandises dangereuses emballées, les petits conteneurs ou les citernes mobiles dans ou sur un moyen de transport ou un conteneur;

b) charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un CGEM, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un moyen de transport;

c) charge un véhicule ou un wagon dans ou sur un bateau;

5^o décret du 6 juillet 2012 : Décret du 6 juillet 2012 concernant le transport de marchandises dangereuses par voies navigables;

6^o expert : personne disposant du certificat ADN approprié, obtenu après un examen, tel qu'il a été organisé par le service public fédéral compétent;

7° destinataire : le destinataire selon le contrat de transport. Si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions du contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens de l'ADN. Si le transport s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire;

8° IBC : Intermediate Bulk Container : un emballage transportable rigide ou souple autre que ceux qui sont spécifiés au chapitre 6.1 de l'ADR :

a) d'une contenance :

1) ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières solides et liquides des groupes d'emballage II et III;

2) ne dépassant pas 1,5 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des IBC souples, en plastique rigide, composites, en carton ou en bois;

3) ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des IBC métalliques;

4) d'au plus 3,0 m³ pour les matières radioactives de la classe 7;

b) conçu pour une manutention mécanique;

c) pouvant résister aux sollicitations produites lors de la manutention et du transport, ce qui doit être confirmé par les épreuves spécifiées au chapitre 6.5 de l'ADR;

9° Code IMDG : le code maritime international des marchandises dangereuses;

10° classe : la classification de marchandises dangereuses s'applique telle qu'elle est reprise à l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, notamment la partie 2 de l'annexe;

11° CGEM : Conteneur à gaz à éléments multiples : un engin de transport comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et montés dans un cadre. Les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un conteneur à gaz à éléments multiples : les bouteilles, les tubes, les fûts à pression, et les cadres de bouteilles ainsi que les citernes d'une capacité supérieure à 450 litres pour les gaz;

12° receveur : l'entreprise recevant le transport;

13° RID : le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, annexe C de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires);

14° tableau : tableau A, tableau C et tableau DE : par ceci, on entend le tableau A, tableau C ou tableau DE de la partie 3; chapitre 3.2 de l'annexe à l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure et ses modifications ultérieures;

15° bateau-citerne : un bateau destiné au transport de matières dans des citernes à cargaison;

16° groupe d'emballage : aux fins d'emballage, un groupe auquel sont affectées certaines matières en fonction du degré de danger qu'elles présentent pour le transport. Les groupes d'emballage ont les significations suivantes :

Groupe d'emballage I : matières très dangereuses,

Groupe d'emballage II : matières moyennement dangereuses,

Groupe d'emballage III : matières faiblement dangereuses,

L'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, notamment la partie 2 de l'annexe, comprend ces groupes d'emballage;

17° transporteur : l'entreprise qui effectue le transport avec ou sans contrat de transport;

18° expéditeur : l'entreprise qui envoie le transport;

19° remplisseur : l'entreprise qui :

a) remplit les marchandises dangereuses dans une citerne (véhicule-citerne, citerne démontable ou conteneur-citerne), dans un véhicule-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM);

b) qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne à cargaison;

c) remplit les marchandises dangereuses dans un bateau, un véhicule, un grand conteneur ou petit conteneur.

Art. 3. Le Ministre flamand qui a la politique de la mobilité et le transport dans ses attributions, désigne au sein de son domaine politique l'autorité compétente qui assurera l'exécution des dispositions du décret.

CHAPITRE 3. — Obligations des intéressés

Titre 1^{er}. — Les intéressés principaux :

Section 1^{re}. — Transporteur

Art. 4. Le transporteur doit s'assurer que pendant le chargement, le transport, le déchargement et toute autre manutention de marchandises dangereuses dans les cales ou dans les citernes à cargaison, les prescriptions du décret et des arrêtés d'exécution sont observées. Ceci doit être fait sur la base des documents de transport et des documents d'accompagnement par un examen visuel du bateau ou des conteneurs et du chargement.

Le transporteur des marchandises dangereuses auxquelles s'applique le décret, est tenu d'en informer l'autorité compétente dès qu'il entre des eaux relevant de la surveillance du décret ou lorsqu'il quitte son aire de stationnement ou son poste d'amarrage. Il mentionne les marchandises à bord, les numéros de classification, la quantité et son plan de voyage.

Art. 5. Le transporteur peut toutefois se fier, lors de l'exercice de ses tâches, visées à l'article 4, aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

Art. 6. Si le transporteur constate selon l'article 4 une infraction aux prescriptions du décret et de ses arrêtés d'exécution, il ne doit pas acheminer l'envoi jusqu'à la mise en conformité.

Section 2. — Destinataire

Art. 7. Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif impératif l'acceptation de la marchandise. Le destinataire a l'obligation de vérifier avant, pendant et après le déchargement, que les prescriptions du décret et de ses arrêtés d'exécution, qui le concernent, sont respectées. Il doit notamment :

1° dans les cas, visés au décret et à ses arrêtés d'exécution, effectuer le nettoyage et la décontamination prescrits des bateaux;

2° s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau, également en cas d'urgence.

Titre 2. — Les autres intervenants

Art. 8. Les autres intervenants et leurs obligations sont listés ci-après. Les obligations de ces autres intervenants découlent de la tâche visant à assurer la sécurité, pour autant qu'ils sachent ou auraient dû savoir que leurs missions s'exercent dans le cadre d'un transport soumis aux prescriptions du décret et de ses arrêtés d'exécution.

Section 1^{re}. — Chargeur

Art. 9. Le chargeur a notamment les obligations suivantes :

1° il ne doit remettre des marchandises dangereuses au transporteur que si celles-ci sont autorisées au transport conformément aux prescriptions du décret et de ses arrêtés d'exécution;

2° il doit vérifier, lors de la remise au transport de marchandises dangereuses emballées ou d'emballages vides non nettoyés, si l'emballage est endommagé. Il ne peut remettre au transport un colis dont l'emballage est endommagé, notamment non étanche, et qu'il y a ainsi fuite ou possibilité de fuite de la marchandise dangereuse, que lorsque ledommage a été réparé. Cette même obligation est valable pour les emballages vides non nettoyés;

3° il doit, lorsqu'il charge des marchandises dangereuses dans un bateau, un véhicule, un wagon, un grand conteneur ou un petit conteneur, observer les prescriptions particulières relatives au chargement et à la manutention;

4° il doit, lorsqu'il charge des colis, observer les interdictions de chargement en commun en tenant également compte des marchandises dangereuses déjà présentes dans le bateau, le véhicule, le wagon ou le grand conteneur. Il doit également observer les prescriptions concernant la séparation des denrées alimentaires, autres objets de consommation ou aliments pour animaux;

5° il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau, également en cas d'urgence.

Art. 10. Le chargeur peut toutefois se fier, dans les cas visés à l'article 9, 1° et 4°, aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

Section 2. — Remplisseur

Art. 11. Le remplisseur a notamment les obligations suivantes relatives au remplissage de citernes telles que des véhicules-citernes, véhicules batteries, wagons-citernes, citernes démontables, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM :

1° il doit s'assurer avant le remplissage des citernes que celles-ci et leurs équipements se trouvent en bon état technique;

2° il doit s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les citernes n'est pas dépassée;

3° il ne doit remplir les citernes qu'avec les marchandises dangereuses autorisées au transport dans ces citernes;

4° il doit, lors du remplissage de la citerne, respecter les dispositions relatives aux marchandises dangereuses dans des compartiments contigus;

5° il doit, lors du remplissage de la citerne, respecter le taux de remplissage maximal admissible ou la masse maximale admissible du contenu par litre de capacité pour la marchandise de remplissage;

6° il doit, après le remplissage de la citerne, vérifier l'étanchéité des dispositifs de fermeture;

7° il doit veiller à ce qu'aucun résidu dangereux de la marchandise de remplissage n'adhère à l'extérieur des citernes qui ont été remplies par lui.

Art. 12. Le remplisseur a notamment les obligations suivantes relatives au chargement de marchandises dangereuses solides en vrac dans des véhicules, wagons ou conteneurs :

1° il doit s'assurer, avant le chargement, que les véhicules, wagons et conteneurs, et le cas échéant leur équipement sont en bon état technique et que le transport en vrac des marchandises dangereuses concernées dans ces véhicules, wagons ou conteneurs est autorisé;

2° il doit, lors du remplissage de véhicules, wagons ou conteneurs avec des marchandises dangereuses en vrac, s'assurer de l'application des prescriptions, visées au chapitre 7.3 de l'ADR ou du RID.

Art. 13. Le remplisseur a notamment les obligations suivantes relatives au remplissage des citernes à cargaison :

1° il doit remplir sa partie de liste de contrôle, dont le modèle est repris en annexe 1^{re}, conformément aux dispositions du présent arrêté;

2° il ne doit remplir les citernes à cargaison qu'avec des marchandises dangereuses admises dans ces citernes;

3° il doit, lorsque cela est nécessaire, remettre une instruction de chauffage en cas de transport de matières dont le point de fusion est supérieur ou égal à 0 °C;

4° il doit s'assurer que lors du chargement le déclencheur du dispositif automatique permettant d'éviter un surremplissage interrompt la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et qu'il puisse prendre les mesures contre un surremplissage;

5° il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau, également en cas d'urgence;

6° il doit s'assurer que dans la conduite de retour ou d'équilibrage de gaz, lorsqu'elle est prescrite, il y ait un coupe-flammes protégeant le bateau contre les détonations et les passages de flammes provenant du côté terre;

7° il doit s'assurer que les débits de chargement sont conformes aux instructions de chargement et que la pression au point de passage de la conduite de retour ou d'évacuation des gaz n'est pas supérieure à la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse;

8° il doit s'assurer que les joints qu'il a mis à disposition pour l'étanchéification des raccords entre les tuyauteries de chargement et de déchargement du bateau et de la terre sont en un matériau qui ne soit pas attaqué par la cargaison, ni ne cause de décomposition de celle-ci ni ne provoque de réaction nocive ou dangereuse avec celle-ci;

9° il doit s'assurer que pour toute la durée du chargement ou du déchargement une surveillance permanente et appropriée est assurée.

Art. 14. Le remplisseur a notamment les obligations suivantes relatives au chargement de marchandises dangereuses solides en vrac dans des bateaux :

1° il ne doit remplir le bateau qu'avec des marchandises dangereuses admises dans ce bateau;

2° il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau, également en cas d'urgence.

CHAPITRE 4. — *Prescriptions relatives au chargement,
au transport, au déchargement et à toute autre manutention de la cargaison*

Section 1^{re}. — Bateaux à cargaison sèche

Art. 15. La ventilation des cales n'est exigée que si cela est prescrit au présent arrêté ou par une prescription supplémentaire « VE... » au 3.2, tableau A, colonne 10.

Art. 16. Les mesures supplémentaires à prendre avant le chargement ne sont exigées que si cela est prescrit au présent arrêté ou par la prescription supplémentaire « LO... » au 3.2, tableau A, colonne 11.

Art. 17. Pendant la manutention et l'arrimage de la cargaison les mesures supplémentaires ne sont exigées que si cela est prescrit au présent arrêté ou par la prescription « HA... » au 3.2, tableau A, colonne 11.

Art. 18. Les mesures supplémentaires à prendre pendant le chargement, le transport, le déchargement et la manutention de la cargaison ne sont exigées que si cela est prescrit au présent arrêté ou par la prescription « IN... » au 3.2, tableau A, colonne 11.

Art. 19. Les marchandises dangereuses ne peuvent être chargées ou déchargées qu'aux endroits désignés ou autorisés à cet effet par l'autorité compétente.

Art. 20. Si des matières et objets de la classe 1 et des marchandises de la classe 4.1 ou 5.2, pour lesquels une signalisation avec deux cônes bleus ou deux feux bleus est prescrite au 3.2, tableau A, colonne 12, sont à bord, des marchandises de quelque nature que ce soit ne peuvent être chargées ou déchargées qu'aux endroits désignés ou autorisés à cet effet par l'autorité compétente.

Art. 21. Les opérations de chargement et de déchargement de matières ou objets de la classe 1 et des marchandises des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite au 3.2, tableau A, colonne 12, ne peuvent pas commencer sans l'autorisation écrite de l'autorité compétente. Cela s'applique également au chargement et au déchargement d'autres marchandises si des matières et objets de la classe 1 et des marchandises des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite au 3.2, tableau A, colonne 12, sont à bord.

Art. 22. Les opérations de chargement et de déchargement de matières ou objets de la classe 1 et des marchandises des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite au tableau A, colonne 12, doivent être suspendues en cas d'orage.

Art. 23. Le transbordement partiel ou complet de la cargaison est interdit sans l'accord de l'autorité compétente dans un autre bateau que sur les lieux de transbordement agréés à cette fin.

Art. 24. Lorsque la disposition spéciale 802 est indiquée en regard d'une matière ou d'un objet au 3.2, tableau A, colonne 6, des précautions relatives aux denrées alimentaires, objets de consommation et aliments pour animaux doivent être prises comme suit :

Les colis, ainsi que les emballages vides, non nettoyés, y compris les grands récipients pour vrac et IBC, munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 6.1 ou 6.2 et ceux munis d'étiquettes de la classe 9 contenant des marchandises de la classe 9, ONU 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 et 3245, ne doivent pas être gerbés au-dessus, ou chargés à proximité immédiate, des colis dont on sait qu'ils renferment des denrées alimentaires, objets de consommation ou aliments pour animaux dans la même cale, le même conteneur et sur les lieux de chargement, de déchargement ou de transbordement.

Lorsque ces colis munis des étiquettes sont chargés à proximité immédiate de colis dont on sait qu'ils renferment des denrées alimentaires, objets de consommation ou aliments pour animaux, ils doivent être séparés de ces derniers d'une des manières suivantes, à moins que ces colis munis des étiquettes soient pourvus d'emballage supplémentaire ou entièrement recouverts :

1° par des cloisons à parois pleines. Les cloisons doivent être aussi élevées que les colis munis des étiquettes;

2° par des colis qui ne sont pas munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 6.1, 6.2 ou 9, tels que fixés au chapitre 5.2, caractéristiques et étiquetage de l'ADN, ou par des colis munis d'étiquettes de la classe 9 mais qui ne contiennent pas des marchandises de la classe 9, ONU 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 et 3245;

3° par une distance d'au moins 0,8 mètre.

Art. 25. Pendant le chargement et le déchargement, les colis contenant des marchandises dangereuses doivent être protégés contre tout dommage accidentel.

Art. 26. Sans autorisation de l'autorité compétente, le remplissage et la vidange des tonneaux, véhicules-citernes, wagons-citernes, IBC, grands récipients, CGEM, citernes mobiles ou conteneurs-citernes à bord du bateau sont interdits.

Section 2. — Manutention et transport de marchandises nucléaires

Art. 27. Tout groupe de colis, suremballages et conteneurs contenant des matières fissiles entreposées en transit dans toute aire d'entreposage doit être limité de telle sorte que la somme totale des CSI du groupe ne dépasse pas 50. Chaque groupe doit être entreposé de façon à être séparé d'au moins 6 m d'autres groupes de ce type.

Art. 28. Lorsque la somme totale des indices de sûreté-criticité sur un véhicule ou un wagon ou dans un conteneur dépasse 50, telle qu'autorisée au tableau DE, l'entreposage doit être fait de façon à maintenir un espacement d'au moins 6 m par rapport à d'autres groupes de colis, suremballages ou conteneurs contenant des matières fissiles ou d'autres véhicules ou wagons contenant des matières radioactives.

L'espace entre de tels groupes peut être utilisé pour d'autres marchandises dangereuses conformément à l'ADN. Le transport d'autres marchandises avec des envois sous utilisation exclusive est admis à condition que les dispositions relatives aient été prises par l'expéditeur et que le transport ne soit pas interdit en vertu d'autres prescriptions.

Art. 29. Si l'on constate qu'un colis est endommagé ou fuit, ou si l'on soupçonne que le colis peut être endommagé ou fuir, l'accès au colis doit être limité et une personne qualifiée doit, dès que possible, évaluer l'ampleur de la contamination et l'intensité de rayonnement du colis qui en résulte. L'évaluation doit porter sur le colis, le véhicule, le wagon, le bateau, les lieux de chargement et de déchargement avoisinants et, le cas échéant, toutes les autres marchandises qui ont été transportées dans le bateau.

Conformément aux prescriptions établies par l'autorité, des mesures additionnelles visant à protéger les personnes, les biens et l'environnement, doivent être prises pour réduire le plus possible les conséquences de la fuite ou du dommage et y remédier.

Art. 30. Les colis endommagés ou dont les fuites du contenu radioactif dépassent les limites permises pour les conditions normales de transport peuvent être transférés provisoirement dans un lieu acceptable sous contrôle, mais ne doivent pas être acheminés tant qu'ils ne sont pas réparés ou remis en état et décontaminés.

Art. 31. Lorsque ni l'expéditeur ni le destinataire ne peuvent être identifiés, ou lorsque l'envoi ne peut être livré au destinataire et que le transporteur n'a pas d'instruction de l'expéditeur, il faut placer cet envoi dans un lieu sûr. Il faut informer l'autorité compétente dès que possible en lui demandant ses instructions sur la suite à donner.

Section 3. — Bateaux-citernes

Art. 32. Il doit être possible d'interrompre le chargement et le déchargement des matières de la classe 2 et de classe 3, ONU 1280 et 2983, en actionnant des interrupteurs électriques situés en deux points sur le bateau (à l'avant et à l'arrière) et en deux points à terre (respectivement sur l'appontement et à distance appropriée à terre). L'interruption du chargement ou du déchargement doit se faire au moyen d'une vanne à fermeture rapide qui sera montée directement sur la conduite flexible entre le bateau et l'installation à terre.

Le système de coupure doit être conçu selon le principe du courant de repos.

Art. 33. Le dégazage dans l'atmosphère de citernes à cargaison vides ou déchargées est autorisé sous les conditions ci-dessous mais uniquement s'il n'est pas interdit sur la base de prescriptions de droit internationales ou nationales.

Art. 34. Les citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu précédemment des matières dangereuses de la classe 2 ou de la classe 3, avec le code de classification comprenant la lettre « T » dans le tableau C, colonne 3b, de la classe 6.1 ou de la classe 8 du groupe d'emballage I dans le tableau C, colonne 4, ne peuvent être dégazées que par les personnes compétentes ou par des entreprises agréées à cet effet par l'autorité compétente. Le dégazage ne peut être effectué qu'en des emplacements agréés par l'autorité compétente.

Art. 35. Le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles indiquées à l'article 34, peut être effectué en cours de route au moyen de dispositifs de ventilation appropriés, les couvercles des citernes à cargaison étant fermés et la sortie du mélange de gaz et d'air se faisant par des coupe-flammes résistant à un feu continu. Dans les conditions normales d'exploitation la concentration de gaz dans le mélange à l'orifice de sortie doit être inférieure à 50 % de la limite inférieure d'explosibilité. Les dispositifs de ventilation appropriés ne peuvent être utilisés pour le dégazage par aspiration qu'avec un coupe-flammes monté immédiatement devant le ventilateur, du côté de l'aspiration. La concentration de gaz doit être mesurée chaque heure pendant les deux premières heures après le début du dégazage, le dispositif de ventilation par refoulement ou par aspiration étant en marche, par un expert. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Le dégazage est toutefois interdit dans les zones d'écluses, y compris leurs garages.

Art. 36. Si le dégazage de citernes à cargaison ayant contenu précédemment des matières dangereuses visées à l'article 34, n'est pas possible aux endroits désignés ou agréés par l'autorité compétente, il peut être effectué pendant que le bateau fait route, à condition :

1° que les prescriptions de l'article 34 soient respectées; la concentration de gaz dans le mélange à l'orifice de sortie doit toutefois être inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosibilité;

2° qu'il n'y ait pas de risques pour l'équipage;

3° que toutes les entrées et ouvertures des locaux reliés avec l'extérieur soient fermées. Cela ne s'applique pas aux ouvertures d'arrivée d'air de la salle des machines ni aux équipements de surpression de l'air;

4° que tout membre de l'équipage travaillant sur le pont porte un équipement de protection approprié;

5° de ne pas être effectué à proximité des écluses y compris leurs garages, sous des ponts ou dans des zones à forte densité de population.

Art. 37. La réception de déchets liquides non emballés huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux ne peut être effectuée que par aspiration.

Art. 38. L'accostage et la réception de déchets huileux et graisseux ne peut avoir lieu pendant le chargement et le déchargement de matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée au 3.2, tableau C, colonne 16, ni pendant le dégazage de bateaux-citernes. Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux déshuileurs pour autant que les dispositions de protection contre les explosions applicables à la marchandise dangereuse sont respectées.

Art. 39. L'accostage et la remise de produits pour l'exploitation des bateaux ne peut avoir lieu pendant le chargement et le déchargement de matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée au 3.2, tableau C, colonne 16, ni pendant le dégazage de bateaux-citernes. Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux avitailleurs pour autant que les dispositions de protection contre les explosions applicables à la marchandise dangereuse sont respectées.

Art. 40. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux articles 35 et 36. Pendant le déchargement elle peut également accorder des dérogations à l'article 37.

Art. 41. Le chargement, le déchargement et le dégazage des bateaux-citernes ne doivent avoir lieu qu'aux emplacements désignés ou agréés à cette fin par l'autorité compétente.

Art. 42. La réception de déchets liquides non emballés huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux et la remise de produits pour l'exploitation des bateaux ne sont pas considérés comme chargement ou déchargement au sens de l'article 32.

Art. 43. Le transbordement partiel ou complet de la cargaison est interdit sans l'accord de l'autorité compétente ailleurs que sur les lieux de transbordement agréés à cette fin.

Art. 44. Le chargement ou le déchargement ne doivent pas commencer avant que la liste de contrôle, dont le modèle est repris en annexe 1, pour la cargaison en question n'ait été remplie et que les questions 1 à 8 de la liste de contrôle aient été marquées d'une croix pour confirmation. Les questions non pertinentes sont à rayer. La liste doit être remplie en deux exemplaires et signée par le conducteur ou par une personne mandatée par celui-ci et par la personne responsable de la manutention aux installations à terre. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive le chargement ou le déchargement n'est autorisé qu'avec l'assentiment de l'autorité compétente.

Art. 45. La liste de contrôle doit être conforme au modèle visé à l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 46. La liste de contrôle doit être imprimée au moins dans une langue comprise par le conducteur et par la personne responsable de la manutention aux installations à terre.

Art. 47. Les articles 38, 39 et 40 ne s'appliquent pas lors de la réception de déchets huileux et graisseux par les bateaux déshuileurs ni lors de la remise de produits pour l'exploitation des bateaux par les bateaux avitailleurs.

Art. 48. Si des restes de la cargaison précédente peuvent entrer en réaction dangereuse avec le nouveau chargement, ces restes doivent être dûment évacués.

Les matières qui réagissent dangereusement avec d'autres marchandises dangereuses doivent être séparées par un cofferdam, un local vide, une chambre de pompes, une citerne à cargaison vide ou une citerne à cargaison chargée d'une matière qui ne réagit pas avec la cargaison.

Dans le cas d'une citerne à cargaison vide non nettoyée ou contenant des restes de cargaison d'une matière susceptible de réagir dangereusement avec d'autres marchandises dangereuses cette séparation n'est pas exigée si le conducteur a pris les mesures appropriées pour éviter une réaction dangereuse.

Si le bateau est équipé de tuyauteries de chargement et de déchargement sous le pont passant à travers les citernes à cargaison, il est interdit de charger ou de transporter en commun des matières susceptibles de réagir dangereusement entre elles.

Art. 49. Avant le début des opérations de chargement, les dispositifs de sécurité et de contrôle prescrits et les équipements divers doivent si possible être vérifiés et contrôlés quant à leur bon fonctionnement.

Art. 50. Avant le début des opérations de chargement, le déclencheur du dispositif contre les débordements doit être branché à l'installation à terre.

Art. 51. Les citernes à cargaison et les tuyauteries de chargement et de déchargement doivent être vidées après chaque opération de déchargement au moyen du système d'assèchement conformément aux conditions énoncées dans la procédure d'essai. Il peut être dérogé à cette prescription si la nouvelle cargaison est identique à la précédente.

Les cargaisons restantes doivent être évacuées à terre au moyen de l'équipement prévu à cet effet ou stockés dans la citerne à restes de cargaison du bateau ou encore dans des IBC, conteneurs-citernes ou citernes mobiles admis selon les dispositions du présent arrêté.

Art. 52. Pendant le remplissage des citernes à restes de cargaison ou des IBC ou conteneurs-citernes admis, les gaz qui se dégagent doivent être évacués de manière sûre.

Art. 53. Après l'assèchement, le nettoyage et le dégazage des citernes à cargaison et des tuyauteries de chargement et de déchargement doivent être effectués, si nécessaire, par exemple pour l'exécution de travaux de réparation ou d'entretien. Ce nettoyage et dégazage doivent être contrôlés par des personnes ou des firmes agréés par l'autorité compétente. Le dégazage ne peut être effectué qu'en des emplacements autorisés par l'autorité compétente.

Art. 54. Le débit de chargement et la pression maximale de fonctionnement des pompes à cargaison doivent être déterminés en accord avec le personnel des installations à terre.

Art. 55. Sous les raccordements aux installations à terre utilisés pour le chargement ou le déchargement doivent être placés des récipients destinés à recueillir d'éventuelles fuites de liquides. Cette prescription ne s'applique pas au transport des matières de la classe 2.

Art. 56. En cas de retour de mélange gaz-air depuis la terre dans le bateau, la pression au point de raccordement ne doit pas dépasser la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse.

Art. 57. Pour les matières nécessitant une protection contre les explosions en vertu de la colonne 17 du tableau C au 3.2, le raccordement du collecteur ou de la tuyauterie d'évacuation des gaz à l'installation à terre doit être tel que le bateau soit protégé contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre. La protection du bateau contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre n'est pas exigée lorsque les citernes à cargaisons sont inertisées.

Art. 58. Si, pour des matières des classes 2 ou 6.1, au 3.2, tableau C, colonne 20, une surveillance est exigée, le chargement et le déchargement doivent être exécutés sous la surveillance d'une personne ne faisant pas partie de l'équipage et qui a reçu mandat pour cette tâche de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 59. Pendant le chargement ou le déchargement des citernes à cargaison, il est interdit de charger ou de décharger une autre cargaison. L'autorité compétente peut accorder des dérogations pendant le déchargement.

CHAPITRE 5. — Prescriptions générales

Section 1^{re}. — Généralités

Art. 60. Il est interdit d'utiliser du feu ou une lumière non protégée pendant que des matières et objets de la classe 1, divisions 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 ou 1.6 sont à bord et que les cales sont ouvertes ou que les marchandises à charger se trouvent à une distance inférieure à 50 m du bateau.

Art. 61. Toutes les liaisons continues entre le bateau et la terre conductrices d'électricité et les équipements utilisés dans la zone protégée doivent être conçus de manière à ne pas constituer une source d'inflammation.

Art. 62. L'autorité compétente peut imposer des restrictions relatives à l'inclusion de bateaux-citernes qui transportent des marchandises dangereuses ou qui ne sont pas dégazés, dans des convois poussés de grandes dimensions.

Art. 63. Si des bateaux transportent des matières ou objets de la classe 1 et des marchandises des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquels une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite au 3.2, tableau A, colonne 12, et des marchandises de la classe 7 (ONU 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 et 3321 à 3333 inclus), l'autorité compétente peut imposer des restrictions aux dimensions des convois poussés et à leur composition. Un attelage de tête temporaire est toutefois autorisé.

Section 2. — Stationnement

Art. 64. La distance des bateaux en stationnement chargés de matières dangereuses par rapport à d'autres bateaux ne doit pas être mineure, telle que prescrite par l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume et ses modifications ultérieures.

Art. 65. Les bateaux amarrés doivent l'être solidement, mais d'une manière telle que les câbles électriques et les tuyauteries flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bateaux en cas de danger.

Art. 66. Un expert doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement qui doivent porter une signalisation telle que visée au 3.2, tableau A, colonne 12. L'autorité compétente peut toutefois dispenser de cette obligation les bateaux qui stationnent dans un bassin portuaire ou en un emplacement admis à cet effet.

Art. 67. § 1^{er}. En dehors des zones de stationnement indiquées par l'autorité compétente, les bateaux ne doivent pas stationner à moins de :

1° 100 m des zones résidentielles, ouvrages d'art ou (parcs de) réservoirs si le bateau doit être signalisé par un cône bleu ou un feu bleu conformément au 3.2, tableau A, colonne 12;

2° 100 m des ouvrages d'art et des (parcs de) réservoirs, et 300 m des zones résidentielles si le bateau doit être signalisé par deux cônes bleus ou deux feux bleus conformément au 3.2, tableau A, colonne 12;

3° 500 m des zones résidentielles, ouvrages d'art et (parcs de) réservoirs si le bateau doit être signalisé par trois cônes bleus ou trois feux bleus conformément au 3.2, tableau A, colonne 12.

Des distances inférieures à celles indiquées ci-dessus peuvent être autorisées si les bateaux sont en attente devant des écluses ou des ponts. Cette distance ne doit en aucun cas être inférieure à 100 m.

§ 2. L'autorité compétente peut, notamment en considération des conditions locales, autoriser des distances inférieures à celles visées au paragraphe 1^{er}.

Art. 68. Nonobstant les dispositions des articles 33, 34 et 35, le bateau doit s'arrêter à un endroit approprié aussi éloigné que possible de toute habitation, tout port, ouvrage d'art ou réservoir de gaz ou de liquides inflammables si la navigation du bateau qui transporte des matières et objets de la classe 1 ou des matières de la classe 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite au 3.2, tableau A, colonne 12, risque de devenir dangereuse.

L'autorité compétente doit en être informée immédiatement.

Art. 69. Les aires de stationnement dans les zones de transbordement de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.

Section 3. — Aération

Art. 70. Les prescriptions supplémentaires suivantes doivent être remplies lorsqu'elles sont indiquées au 3.2, tableau A, colonne 10 :

1° VE01 : Les cales contenant ces matières doivent être ventilées, l'équipement de ventilation fonctionnant à plein rendement, lorsque l'on constate après une mesure que la concentration de gaz provenant de la cargaison est supérieure à 10 % de la limite inférieure d'explosibilité. Ces mesures doivent être effectuées immédiatement après le chargement. Une mesure de contrôle doit être répétée une heure plus tard. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

2° VE02 : Les cales contenant ces matières doivent être ventilées, l'équipement de ventilation fonctionnant à plein rendement, lorsque l'on constate après une mesure que les cales ne sont pas exemptes de gaz provenant de la cargaison. Ces mesures doivent être effectuées immédiatement après le chargement. Une mesure de contrôle doit être répétée une heure plus tard.

Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

3° VE03 : Les locaux tels que les cales, les logements et les salles des machines, contigus aux cales contenant ces matières doivent être ventilés. Après le déchargement les cales ayant contenu ces matières doivent être soumises à une ventilation forcée. Après la ventilation la concentration de gaz dans ces cales doit être mesurée. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

4° VE04 : Lorsque les aérosols sont transportés aux fins de recyclage ou d'élimination conformément à la disposition spéciale 327, les dispositions VE01 et VE02 sont applicables.

Section 4. — Mesures à prendre avant le chargement

Art. 71. Les prescriptions supplémentaires suivantes doivent être remplies lorsqu'elles sont indiquées au 3.2, tableau A, colonne 11 :

1° LO01 : Avant le chargement de ces matières ou objets il doit être assuré qu'à l'intérieur de la cale il n'y a pas d'objets métalliques ne faisant pas partie intégrante du bateau;

2° LO02 : Le chargement de ces matières en vrac ne peut être effectué que si sa température n'est pas supérieure à 55° C;

3° LO03 : Avant le chargement de ces matières en vrac ou sans emballage, il doit être assuré que les cales sont aussi sèches que possible;

4° LO04 : Avant le chargement de ces matières en vrac, il doit être assuré qu'à l'intérieur de la cale il n'y a pas de matières organiques libres;

5° LO05 : Avant le transport d'un récipient à pression, l'on doit s'assurer qu'il n'y a pas eu une augmentation de pression en raison d'une éventuelle génération d'hydrogène.

Art. 72. Les prescriptions supplémentaires suivantes doivent être remplies lorsqu'elles sont indiquées au 3.2, tableau A, colonne 11 :

1° HA01 : Ces matières ou objets doivent être placés à une distance d'au moins 3 m des logements, des salles des machines, de la timonerie et des sources de chaleur;

2° HA02 : Ces matières ou objets doivent être placés à une distance d'au moins 2 m des plans verticaux définis par les bordés du bateau;

3° HA03 : Ces matières ou objets doivent être manipulés de manière à éviter tout frottement, choc, cahot, renversement ou chute. Tous les colis chargés dans la même cale doivent être arrimés et calés de façon à éviter tout cahot ou frottement en cours de transport;

4° HA04 : Le gerbage de marchandises non dangereuses sur des colis contenant ces matières ou objets est interdit;

5° HA05 : Si ces matières ou objets sont chargés avec d'autres marchandises dans la même cale, ces matières ou objets doivent être chargés après toutes les autres marchandises et déchargés avant. Cette disposition n'est pas obligatoire si les matières ou objets de la classe 1 sont renfermés dans des conteneurs;

6° HA06 : Pendant que ces matières ou objets sont chargés ou déchargés, on ne doit procéder au chargement ou au déchargement d'aucune autre cale ni au remplissage ou à la vidange de réservoirs de carburant. L'autorité compétente peut autoriser des dérogations;

7° HA07 : Il est interdit de charger ou de décharger ces matières en vrac ou sans emballage lorsqu'il y a danger que les matières soient mouillées par des intempéries;

8° HA08 : Si les colis contenant ces matières ne sont pas renfermés dans un conteneur, ils doivent être placés sur des caillebotis et recouverts de bâches imperméables disposées de façon que l'eau s'écoule vers l'extérieur sans empêcher la circulation de l'air;

9° HA09 : Si ces matières sont transportées en vrac, des matières inflammables ne doivent pas être placées dans la même cale;

10° HA10 : Ces matières doivent être chargées dans la zone protégée au pont. Pour les navires de mer, ces prescriptions d'arrimage sont réputées satisfaites si les dispositions énoncées dans le Code IMDG ont été respectées.

Art. 73. Les prescriptions supplémentaires suivantes doivent être remplies lorsqu'elles sont indiquées au 3.2, tableau A, colonne 11 :

1° IN01 : Après chargement ou déchargement de ces matières en vrac ou sans emballage et avant de quitter le lieu de transbordement, la concentration des gaz dans les logements, les salles des machines et les cales contiguës doit être mesurée par l'expéditeur ou le destinataire au moyen d'un détecteur de gaz inflammable. Avant que quiconque entre dans une cale et avant le déchargement, la concentration des gaz doit être mesurée par le destinataire de la cargaison. Il est interdit d'entrer dans la cale ou de commencer à décharger tant que la concentration des gaz dans l'espace libre au-dessus de la cargaison n'est pas inférieure à 50 % de la limite inférieure d'explosibilité. Si des concentrations significatives de gaz sont constatées dans ces locaux, des mesures de sécurité appropriées doivent être prises immédiatement par l'expéditeur ou le destinataire;

2° IN02 : Si une cale contient ces matières en vrac ou sans emballage, la concentration de gaz doit être mesurée une fois au moins toutes les huit heures au moyen d'un toximètre dans tous les autres locaux fréquentés par les membres de l'équipage. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit;

3° IN03 : Si une cale contient ces matières en vrac ou sans emballage, le conducteur doit s'assurer quotidiennement aux puisards et aux tuyauteries des pompes qu'aucune eau n'a pénétré dans les fonds de cale. Si de l'eau a pénétré dans les fonds de cale elle doit être évacuée sans délai.

CHAPITRE 6. — *Disposition finale*

Art. 74. Le Ministre flamand qui a la politique de la mobilité et le transport dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 14 décembre 2012.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
H. CREVITS

Annexe Ire :

English:

<p>1 Checklist ADN</p>			
<p>concerning the observance of safety provisions and the implementation of the necessary measures for loading/unloading</p>			
<p>- Particulars of vessel</p>			
<p>..... No.</p>			
<p>(name of vessel) (official number)</p>			
<p>.....</p>			
<p>(vessel type)</p>			
<p>- Particulars of loading or unloading operations</p>			
<p>.....</p>			
<p>(shore loading or unloading installation) (place)</p>			
<p>.....</p>			
<p>(date) (time)</p>			
<p>- Particulars of the cargo</p>			
<p>Quantity m³</p>	<p>Name of product</p>	<p>UN Number or Identification number</p>	<p>Class</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>- Particulars of last cargo*</p>			
<p>Name of product</p>		<p>Identification number</p>	<p>Class</p>
<p>.....</p>		<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>.....</p>		<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>.....</p>		<p>.....</p>	<p>.....</p>

** To be filled in only if vessel is to be loaded.*

2
Loading/unloading rate (not to be filled in if vessel is to be loaded with gas or have gas unloaded)

Name of substance	Cargo tank number	agreed rate of loading/unloading					
		start		half way		end	
		rate m ³ /h	quantity m ³	rate m ³ /h	quantity m ³	rate m ³ /h	quantity m ³
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Will the cargo piping be drained after loading or unloading by stripping or by blowing residual quantities to the shore installation/to the vessel?*

by blowing*
by stripping*

If drained by blowing, how?

.....
 (e.g. air, inert gas, sleeve)

..... kPa
 (permissible maximum pressure in the cargo tank)

..... liters
 (estimated residual quantity)

Questions to the master or the person mandated by him and the person in charge at the loading/unloading place

Loading/unloading may only be started after all questions on the checklist have been checked off by “X”, i.e. answered with YES and the list has been signed by both persons.

Non applicable questions have to be deleted.

If not all questions can be answered with YES, loading/unloading is only allowed with consent of the competent authority.

* Delete as appropriate.

	vessel	3 loading/ unloading place
1. Is the vessel permitted to carry this cargo?	0*	0*
2. <i>(Reserved)</i>		
3. Is the vessel well moored in view of local circumstances?	0	-
4. Have suitable means been provided at the fore and at the aft of the vessel, for boarding or leaving, including in cases of emergency?	0	0
5. Are the escape routes and the loading/unloading place adequately lighted?	0	0
6. Vessel/shore connection		
6.1 Are the cargo hoses between vessel and shore in satisfactory condition?	-	0
Are these hoses correctly connected?	-	0
6.2 Are all the connecting flanges fitted with suitable gaskets?	-	0
6.3 Are all the connecting bolts fitted and tightened?	0	0
6.4 Are all the shoreside loading arms free to move in all directions and do the hoses have enough room for easy movement?	-	0
7. Are all flanges of the connections of the pipes for loading and unloading and of the vapour pipe not in use, correctly blanked off?	0	0
8. Are suitable means of collecting leakages placed under the pipe connections which are in use?	0	0
9. Are the movable connecting pieces between the ballast and bilge piping on the one hand and the pipes for loading and unloading on the other hand disconnected?	0	0
10. Is continuous and suitable supervision of loading/and unloading ensured for the whole period of the operation?	0	0
11. Is communication between vessel and shore ensured?	0	0

* To be filled in only if vessel is to be loaded.

	vessel	4 loading/ unloading place
12.		
12.1 For the loading of the vessel, is the vapour pipe, where required, or if it exists, connected with the shore gas return line?	0	0
12.2 Is it ensured that the shore installation is such that the pressure at the connecting point cannot exceed the opening pressure of the high-velocity vent valves?	-	0*
12.3 When anti-explosion protection is required in Chapter 3.2, Table C, column (17) does the shore installation ensure that its venting pipe or pressure compensation pipe is such that the vessel is protected against detonations and flame fronts from the shore?	-	0
13. Is it know what actions are to be taken in the event of an “Emergency-stop” and an “Alarm”?	0	0
14. Check on the most important operational requirements:		
- Are the required fire extinguishing systems and appliances operational?	0	0
- Have all valves and other closing devices been checked for correct open or closed position?	0	0
- Has smoking been generally prohibited?	0	0
- Are the flame-operated heating, cooking and cooling applications on board turned off?	0	-
- Are the liquefied gas installations shut off at the main check valve?	0	-
- Is the voltage cut off from the radar installations?	0	-
- Is all the electrical equipment marked red switched off?	0	-
- Are all windows and doors closed?	0	-
15.		
15.1 Has the starting working pressure of the vessels cargo discharge pump has been adjusted to the permissible working pressure of the shore installation?	0	-
15.2 Has the starting working pressure of the shore pump been adjusted to the permissible working pressure of the on board installation?	-	0
16. Is the liquid level alarm-installation operational?	0	-

	vessel	5 loading/ unloading place
17. Is the following system plugged in, in working order and tested?		
Overflow prevention device (only when loading the vessel)	0	0
Device for switching off the on-board pump from the shore facility (only when unloading the vessel)	0	0
18. To be filled in only in the case of loading or unloading of substances for the carriage of which a vessel of the closed type or a vessel of the open type with flame arrester is required.		
Are the cargo tank hatches and cargo tank inspection, gauging and sampling openings closed or protected by flames arresters in good condition?	0	0
<p>Checked, filled in and signed</p> <p>for the vessel for the installation of loading and unloading</p> <p>.....</p> <p>name (in capital letters) name (in capital letters)</p> <p>.....</p> <p>(signature) (signature)</p>		

français :

LISTE DE CONTRÔLE

1.

LISTE DE CONTRÔLE concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en œuvre des mesures nécessaires pour le chargement ou le déchargement Informations relatives au bateau No (nom du bateau) (numéro officiel) (type de bateau-citerne) Informations relatives aux opérations de chargement ou de déchargement (poste de chargement ou de déchargement) (lieu) (date) (heure) Informations relatives à la cargaison			
Quantité en m ³	Désignation de la matière	Numéro d'identification de la matière	Classe
.....
.....
.....
Informations relatives à la cargaison précédente */			
Désignation de la matière		Numéro d'identification de la matière	Classe
.....	
.....	
.....	

*/ à remplir uniquement lors du chargement

2.

Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement et le déchargement de gaz)							
Désignation de la matière	Citerne à cargaison numéro	Débit de chargement/déchargement convenu					
		début		milieu		fin	
		débit m ³ /h	Quantité m ³	débit m ³ /h	Quantité m ³	débit m ³ /h	Quantité m ³
.....
.....
.....

La tuyauterie de chargement/déchargement sera-t-elle asséchée après le chargement/déchargement par l'installation à terre/par le bateau 1) par aspiration (stripping) ou refoulement (purge) ?

refoulement 1)

aspiration 1)

Si par refoulement, de quelle manière?

.....
(par exemple air, gaz inerte, manchon)

.....kPa
(pression maximale admissible dans la citerne à cargaison)

..... litres
(quantité résiduelle estimée)

Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne responsable du poste de chargement et de déchargement.

Le chargement ou le déchargement ne peut commencer que lorsque toutes les questions de la liste de contrôle auront été marquées par "X", c'est-à-dire qu'elles auront reçu une réponse positive et que la liste aura été signée par les deux personnes.

Les questions sans objet doivent être rayées.

Lorsque les questions ne peuvent pas toutes recevoir une réponse positive le chargement ou le déchargement ne peut commencer qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente.

1) Biffer les mentions inutiles.

3.

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
1. Le bateau est-il admis au transport de la cargaison?	0*/	0*/
2. (réservé)		
3. Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances locales ?	0	-
Y a-t-il des moyens appropriés à l'avant et à l'arrière du bateau permettant d'accéder à bord ou de quitter le bateau également en cas d'urgence ?	0	0
5. Un éclairage efficace du poste de chargement ou de déchargement et des chemins de repli est-il assuré?	0	0
6. Liaison bateau-terre		
6.1 Les tuyauteries flexibles de chargement ou de déchargement entre le bateau et la terre sont-elles en bon état?	-	0
Sont-elles bien raccordées?	-	0
Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés?	-	0
Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés?	0	0
Les bras articulés sont-ils libres dans tous les axes de service et les tuyaux ont-ils assez de jeu ?	-	0
7. Tous les raccordements non utilisés des tuyauteries de chargement ou de déchargement et du collecteur de gaz sont-ils correctement obturés par des flasques?	0	0
8. Des moyens appropriés sont-ils disponibles pour recueillir des fuites sous les raccords utilisés?	0	0
9. Les parties démontables entre tuyauteries de ballastage et d'épuisement d'une part et les tuyauteries de chargement et de déchargement d'autre part sont-elles enlevées?	0	0
10. Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée de chargement ou du déchargement?	0	0
11. La communication entre le bateau et la terre est-elle assurée?	0	0
12.		
12.1. Pour le chargement du bateau, le collecteur de gaz du bateau est-il relié à la tuyauterie de retour du gaz à terre (si nécessaire ou s'il existe)?	0	0
12.2. Est-il assuré par l'installation à terre que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse?	-	0*/
12.3. Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne 17 du tableau C chapitre 3.2 de l'ADN, l'installation à terre assure-t-elle que sa conduite de retour de gaz ou sa conduite d'équilibrage de pression est telle que le bateau est protégé contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre?	-	0
13. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues?	0	0

*/ à remplir uniquement avant le chargement

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
14. Contrôle des prescriptions de service les plus importantes :		
- Les installations et appareils d'extinction d'incendie sont-ils prêts au fonctionnement?	0	0
Toutes les vannes et toutes les soupapes sont-elles contrôlées en position correcte?	0	0
L'interdiction générale de fumer est-elle ordonnée?	0	0
Tous les appareils de chauffage, de cuisine et de réfrigération à flamme sont-ils hors service?	0	-
Les installations à gaz liquéfiés sont-elles coupées par le robinet d'arrêt principal?	0	-
Les installations de radar sont-elles hors tension?	0	-
Toutes les installations électriques pourvues d'une marque rouge sont-elles coupées?	0	-
Toutes les fenêtres et portes sont-elles fermées?		
15.		
15.1. La pression de début de la pompe de bord pour le déchargement est-elle réglée sur la pression de service admissible de l'installation à terre?	0	-
15.2. La pression de début de la pompe à terre est-elle réglée sur la pression de service admissible de l'installation à bord?	-	0
16. L'avertisseur de niveau est-il prêt à fonctionner?	0	-
17. Le système suivant est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé?		
Déclenchement de la sécurité contre le surremplissage (uniquement en cas de chargement du bateau)	0	0
Dispositif d'arrêt de la pompe de bord depuis l'installation à terre (uniquement en cas de déchargement du bateau)	0	0
18. À remplir uniquement en cas de chargement ou de déchargement de matières pour le transport desquelles un bateau fermé ou un bateau ouvert avec coupe-flammes est prescrit.		
Les écoutilles des citernes à cargaison, les orifices d'inspection, de jaugeage et de prise d'échantillons des citernes à cargaison sont-ils fermés ou protégés par des coupe-flammes en bon état?	0	-

Contrôlé, rempli et signé

pour le bateau : pour l'installation de chargement ou de déchargement :

.....
(nom en majuscules)

.....
(signature) (signature)

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012.

Bruxelles, le 14 décembre 2012.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

H. CREVITS