

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

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2014/36673]

**6 JUNI 2014. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 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 over de binnenwateren, artikel 5;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 22 januari 2014;

Gelet op de beslissing van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen van 14 april 2014 om geen advies uit te brengen;

Gelet op het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen van 28 februari 2014;

Gelet op advies 56.105/3 van de Raad van State, gegeven op 22 mei 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Na beraadslaging,

Besluit:

**HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepaling**

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2012/45/EU van de Commissie van 3 december 2012 tot tweede aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

**HOOFDSTUK 2. — Wijzigingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren**

**Art. 2.** Artikel 70 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Aan boord van schepen, die alleen gevaarlijke goederen in containers in open laadruimen vervoeren, hoeven de ventilatoren niet te zijn ingebouwd, zij moeten echter wel aan boord worden meegevoerd. Bij vermoeden van beschadiging van de container of vrijkomen van de inhoud binnen de container moeten de laadruimen zo worden geventileerd dat de gasconcentratie van de brandbare gassen, die uit de lading komen, onder de 10 % van de onderste explosiegrens ligt of dat bij giftige gassen of dampen, die uit de lading komen, de laadruimen vrij zijn van elke concentratie die van belang is”.

**Art. 3.** Bijlage 1 bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de bijlage die bij dit besluit is gevoegd.

**HOOFDSTUK 3. — Slotbepaling**

**Art. 4.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 6 juni 2014.

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

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

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 2014 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren

Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

Bijlage 1:

English:

<b>Checklist ADN</b>					1
concerning the observance of safety provisions and the implementation of the necessary measures for loading/unloading					
<b>- Particulars of vessel</b>					
..... (name of vessel)			No. .... (official number)		
..... (vessel type)					
<b>- Particulars of loading or unloading operations</b>					
..... (shore loading or unloading installation)			..... (place)		
..... (date)			..... (time)		
<b>- Particulars of the cargo</b>					
Quantity m <sup>3</sup>	Proper shipping name	UN Number or Identification number	Dangers	Packing Group	
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	
<b>- Particulars of last cargo*</b>					
Proper shipping name		Identification number	Dangers	Packing Group	
.....		.....	.....	.....	
.....		.....	.....	.....	

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

<b>Loading/unloading rate</b> (not to be filled in if vessel is to be loaded with gas or have gas unloaded)		2					
Proper shipping name	Cargo tank number	agreed rate of loading/unloading					
		start		half way		end	
		rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>	rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>	rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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. (Reserved)		
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</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>		



2.

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

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) Schrapen 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 bedrijfsgereed?	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 niveaualarminrichting bedrijfsgereed?	0	-
17. Is het volgende systeem aangesloten, bedrijfsgereed 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 monsternameopeningen 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 6 juni 2014 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

Brussel, 6 juni 2014.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

H. CREVITS

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2014/36673]

**6 JUIN 2014. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant diverses dispositions de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 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'article 5 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 22 janvier 2014 ;

Vu la décision du « Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen » (Conseil flamand de l'Environnement et de la Nature) du 14 avril 2014 de ne pas émettre d'avis ;

Vu l'avis du « Mobiliteitsraad Vlaanderen » (Conseil de Mobilité de la Flandre) du 28 février 2014 ;

Vu l'avis 56.105/3 du Conseil d'Etat, donné le 22 mai 2014, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

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

Après délibération,

Arrête :

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

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté prévoit la transposition partielle de la Directive 2012/45/UE de la Commission du 3 décembre 2012 portant deuxième 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.

**CHAPITRE 2. — Modifications de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure**

**Art. 2.** L'article 70 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« A bord des bateaux transportant uniquement des marchandises dangereuses en conteneurs dans des cales ouvertes, les ventilateurs ne doivent pas être incorporés. Ils doivent toutefois être transportés à bord. En cas de présomption de détérioration du conteneur ou de fuite du contenu au sein du conteneur, les cales doivent être ventilées de manière à ce que la concentration des gaz inflammables provenant de la cargaison soit inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosibilité, ou que, en cas de gaz ou vapeurs toxiques provenant de la cargaison, les cales soient exemptes de toute concentration importante ».

**Art. 3.** L'annexe 1<sup>re</sup> du même arrêté est remplacée par l'annexe jointe au présent arrêté.

**CHAPITRE 3. — Disposition finale**

**Art. 4.** La Ministre flamande qui a la politique de la mobilité et le transport dans ses attributions est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 6 juin 2014.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
K. PEETERS

Le Ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics,  
H. CREVITS

Annexe à l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 juin 2014 modifiant diverses dispositions de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure

Annexe 1<sup>re</sup> à l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.

Annexe 1<sup>re</sup> :

**English:**

<b>Checklist ADN</b>					1
concerning the observance of safety provisions and the implementation of the necessary measures for loading/unloading					
- <b>Particulars of vessel</b>					
..... (name of vessel)			No. .... (official number)		
..... (vessel type)					
- <b>Particulars of loading or unloading operations</b>					
..... (shore loading or unloading installation) (place)			.....		
..... (date)			..... (time)		
- <b>Particulars of the cargo</b>					
Quantity m <sup>3</sup>	Proper shipping name	UN Number or Identification number	Dangers	Packing Group	
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	
- <b>Particulars of last cargo*</b>					
Proper shipping name		Identification number	Dangers	Packing Group	
.....		.....	.....	.....	
.....		.....	.....	.....	
.....		.....	.....	.....	

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

2							
<b>Loading/unloading rate</b> (not to be filled in if vessel is to be loaded with gas or have gas unloaded)							
Proper shipping name	Cargo tank number	agreed rate of loading/unloading					
		start		half way		end	
		rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>	rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>	rate m <sup>3</sup> /h	quantity m <sup>3</sup>
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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>		



français :

## LISTE DE CONTROLE

1.

LISTE DE CONTROLE				
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 <sup>3</sup>	Nom de transport correct	Numéro d'identification de la matière	Risques	Groupe d'emballage
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
Informations relatives à la cargaison précédente */				
Nom de transport correct		Numéro d'identification de la matière	Risques	Groupe d'emballage
.....		.....	.....	.....
.....		.....	.....	.....
.....		.....	.....	.....

\*/ à remplir uniquement lors du chargement

2.

Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement et le déchargement de gaz)							
Nom de transport correct	Citerne à cargaison numéro	Débit de chargement/déchargement convenu					
		début		milieu		fin	
		débit m <sup>3</sup> /h	Quantité m <sup>3</sup>	débit m <sup>3</sup> /h	Quantité m <sup>3</sup>	débit m <sup>3</sup> /h	Quantité m <sup>3</sup>
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

4.

	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?		
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)	(nom en majuscules)	
.....	.....	
(signature)	(signature)	

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 juin 2014 modifiant diverses dispositions de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 décembre 2012 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.

Bruxelles, le 6 juin 2014.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

Le Ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics,

H. CREVITS