

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31371]

28 MARS 2013. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 16bis, § 2, de l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, inséré par l'ordonnance du 6 novembre 2003;

Vu l'arrêté du 4 mars 2010 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant adoption du règlement de police du canal et du Port de Bruxelles;

Vu la circonstance qu'il s'agit de la transposition de Directives européennes dont le délai de transposition expirait le 30 juin 2009, en ce qui concerne la Directive 2008/68/CE, et le 30 juin 2011, en ce qui concerne la Directive 2010/61/CE.

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale est tenue en conséquence de transposer immédiatement ces directives;

Vu l'avis n° 51.428/4 du Conseil d'Etat, donné le 18 juin 2012 en application de l'article 84, § 1^{er}, 1° des lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu la proposition du Conseil d'administration du Port de Bruxelles du 27 janvier 2012;

Sur proposition de sa ministre en charge des Travaux Publics et du Transport;

Après délibération,

Arrête :

Objet

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement, en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée par la Directive 2010/61/UE de la Commission du 2 septembre 2010 portant première adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la Directive 2008/68/CE.

Définitions

Art. 2. Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1. « règlement » : annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;

2. « bateau » : tout bateau de navigation intérieure ou maritime;

3. « pays tiers » : un Etat non membre de l'Espace économique européen;

4. « port de Bruxelles » : zone géographique de la Région de Bruxelles-Capitale, comportant des aménagements et équipements permettant principalement la réception des navires, y compris des navires de pêche et des bateaux de plaisance, dont la gestion, l'exploitation et le développement sont confiés à la société du Port de Bruxelles;

5. « société du Port de Bruxelles » : la société régionale de droit public du Port de Bruxelles, créée par ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale et dont les statuts ont été approuvés par arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 janvier 1993;

6. « autorité portuaire » : la société du Port de Bruxelles;

7. « voie de navigation intérieure » : voie de navigation intérieure située en Région de Bruxelles-Capitale.

Champ d'application

Art. 3. Le présent arrêté s'applique au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure en Région de Bruxelles-Capitale, y compris aux opérations de chargement et de déchargement, au transfert d'un mode de transport à un autre et aux arrêts nécessités par les circonstances du transport.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31371]

28 MAART 2013. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 16bis, § 2, van de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ingevoegd door de ordonnantie van 6 november 2003;

Gelet op het besluit van 4 maart 2010 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ter invoering van de gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de Haven van Brussel;

Gelet op de omstandigheid dat de omzetting van Europese richtlijnen betreft waarvan de omzettingstermijnen op 30 juni 2009, wat de Richtlijn 2008/68/EG betreft, en 30 juni 2011, wat de Richtlijn 2010/61/EU betreft, verstreken;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijgevolg verplicht is om die richtlijnen onmiddellijk om te zetten;

Gelet op het advies nr. 51.428/4 van de Raad van State gegeven op 18 juni 2012 op basis van artikel 84, § 1, 1° van de op 12 januari 1973 gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het voorstel van de Raad van bestuur van de Haven van Brussel van 27 januari 2012;

Op voorstel van haar minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer;

Na beraadslaging,

Besluit :

Voorwerp

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting, wat betreft 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, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2010/61/EU van de Commissie van 2 september 2010 tot eerste aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Definities

Art. 2. In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

1. « reglement » : bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;

2. « vaarttuig » : elk binnenschip of zeeschip;

3. « derde land » : staat die geen lid is van de Europese Economische Ruimte;

4. « haven van Brussel » : het geografisch gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met daarin de toerusting en de installaties om schepen te ontvangen, met inbegrip van vissersboten en recreatieboten, waarvan het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling toevertrouwd zijn aan de vennootschap Haven van Brussel;

5. « vennootschap Haven van Brussel » : de publiekrechtelijke gewestelijke vennootschap Haven van Brussel, opgericht krachtens de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en waarvan de statuten zijn goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 15 januari 1993;

6. « havenautoriteit » : de vennootschap Haven van Brussel;

7. « binnenwateren » : de binnenwaterwegen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Toepassingsgebied

Art. 3. Dit besluit is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, met inbegrip van de activiteiten met betrekking tot het laden en lossen, de overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en het noodzakelijke oponthoud tijdens het vervoer.

Le présent arrêté ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses :

1. effectués par des bateaux appartenant aux forces armées ou se trouvant sous leur responsabilité;
2. effectués par des navires de mer sur des voies maritimes faisant partie des voies de navigation intérieures;
3. effectués par des transbordeurs ne traversant qu'une voie de navigation intérieure ou un port; ou
4. qui sont entièrement effectués à l'intérieur d'un périmètre fermé.

Disposition générale

Art. 4. Sans préjudice de l'article 6 du présent arrêté, les marchandises dangereuses ne sont pas transportées par voie de navigation intérieure dans la mesure où cela est interdit par le règlement.

Pays tiers

Art. 5. Le transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure entre la Région de Bruxelles-Capitale et les Pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions du règlement, sauf indication contraire.

Restrictions de transport

Art. 6. L'autorité portuaire peut, dans le respect des compétences qui lui sont attribuées, exceptionnellement et sous réserve que la sécurité ne soit pas mise en péril, délivrer des autorisations individuelles pour effectuer des opérations de transport de marchandises dangereuses qui sont interdites par le présent arrêté, ou pour effectuer ces opérations dans des conditions différentes de celles établies par le règlement, pour autant que ces opérations de transport soient clairement définies, limitées dans le temps et que des mesures appropriées soient prises pour atteindre un niveau de sécurité comparable.

Lieux de chargement et de déchargement

Art. 7. § 1^{er}. Les marchandises dangereuses transportées dans des bateaux à cargaison sèche doivent être chargées ou déchargées uniquement sur les lieux désignés à cette fin par l'autorité portuaire.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, tant que des matières ou objets de la classe 1 et des matières des classes 4.1 ou 5.2 pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement sont à bord, aucune marchandise quelle qu'elle soit ne doit être chargée ou déchargée, sauf aux emplacements désignés à cet effet par l'autorité portuaire et approuvés par les services compétents de l'autorité fédérale.

§ 3. Le chargement, le déchargement et le dégazage des bateaux-citernes ne doivent avoir lieu qu'aux emplacements désignés à cette fin par le gestionnaire du quai.

La réception des 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'alinéa 1^{er} ci-dessus.

Heure et durée des opérations de chargement et de déchargement des bateaux à cargaison sèche

Art. 8. § 1^{er}. Les opérations de chargement et de déchargement de matières ou d'objets de la classe 1, ou de matières des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, ne doivent pas commencer sans autorisation écrite des services compétents de l'autorité fédérale.

Le début des opérations de chargement et de déchargement de telles marchandises sera autorisé par l'autorité portuaire.

Cette prescription s'applique également au chargement ou au déchargement des autres marchandises si des matières ou objets de la classe 1, ou des matières des classes 4.1 ou 5.2 pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, se trouvent à bord.

§ 2. Les opérations de chargement et de déchargement de matières ou objets de la classe 1 ou des matières des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, doivent être suspendues en cas d'orage.

Dit besluit is niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen :

1. door vaartuigen die eigendom zijn van of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten;
2. door zeeschepen over maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren;
3. door veerboten die uitsluitend een binnenwater of haven oversteken, of
4. dat volledig binnen de begrenzing van een afgesloten gebied plaatsvindt.

Algemene bepaling

Art. 4. Zonder afbreuk te doen aan artikel 6 van dit besluit, worden gevaarlijke goederen niet vervoerd over de binnenwateren wanneer dit verboden is door het reglement.

Derde landen

Art. 5. Vervoer van gevaarlijke goederen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en derde landen wordt toegestaan indien voldaan wordt aan het reglement, tenzij het anders is vermeld.

Beperkingen van het vervoer

Art. 6. De havenautoriteit kan, binnen de haar toegewezen bevoegdheden, bij wijze van uitzondering en mits de veiligheid niet in gevaar komt, individuele toestemming verlenen voor het vervoer van gevaarlijke goederen dat krachtens dit besluit is verboden of erin toestemmen dat dit vervoer onder andere dan de in het reglement vastgestelde voorschriften plaatsvindt, op voorwaarde dat dit vervoer duidelijk is gespecificeerd, van tijdelijke aard is en dat de gepaste maatregelen worden genomen om een vergelijkbaar veiligheidsniveau te bereiken.

Los- en laadplaatsen

Art. 7. § 1. De gevaarlijke stoffen vervoerd in droge-ladingschepen mogen slechts op de daartoe door de havenautoriteit aangewezen plaatsen geladen of gelost worden.

§ 2. In afwijking van § 1 en zolang stoffen of voorwerpen van klasse 1 en stoffen van de klassen 4.1 of 5.2., waarvoor het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten in kolom (12) van tabel A van hoofdstuk 3.2. van het reglement is voorgeschreven, aan boord zijn, mogen stoffen van welke soort ook slechts op de plaatsen die daartoe door de havenautoriteit aangewezen worden en die door de bevoegde diensten van de federale overheid goedgekeurd worden, geladen of gelost worden.

§ 3. De lading, het lossen en het ontgassen van de tankschepen mogen slechts uitgevoerd worden in de plaatsen die daartoe door de kaaibeheerder aangewezen worden.

De overname van onverpakt olie- en vethoudend vloeibaar scheepsbedrijfsafval en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen worden niet beschouwd als lading en lossing in de zin van het eerste lid.

Tijdschip en duur van de laad- en loshandelingen van de droge-ladingschepen

Art. 8. § 1. De laad- en loshandelingen van stoffen of voorwerpen van klasse 1 of stoffen van de klassen 4.1 of 5.2., waarvoor het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten in kolom (12) van tabel A van hoofdstuk 3.2. van het reglement is voorgeschreven, mogen niet zonder schriftelijke toestemming van de bevoegde diensten van de federale overheid beginnen.

Het begin van de laad- en loshandelingen van dergelijke stoffen zal door de havenautoriteit toegelaten worden.

Dit voorschrift is ook van toepassing op de lading of lossing van de andere stoffen indien stoffen of voorwerpen van klasse 1 of stoffen van de klassen 4.1 of 5.2., waarvoor het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten in kolom (12) van tabel A van hoofdstuk 3.2. van het reglement is voorgeschreven, aan boord zijn.

§ 2. De laad- en loshandelingen van stoffen of voorwerpen van klasse 1 of stoffen van de klassen 4.1. of 5.2., waarvoor het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten in kolom (5.2) van tabel A van hoofdstuk 12. van het reglement is voorgeschreven, moeten tijdens onweer onderbroken worden.

Transbordement

Art. 9. Le transbordement partiel ou complet de la cargaison des bateaux à cargaison sèche ou des bateaux-citernes sur un autre bateau est interdit, sans autorisation de l'autorité portuaire, ailleurs que sur les lieux de transbordement désignés à cette fin par ledit gestionnaire.

Mode de circulation

Art. 10. L'autorité portuaire peut imposer des restrictions relatives à l'inclusion de bateaux à cargaison sèche ou de bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses dans des convois poussés de grande dimension.

Cette disposition ne s'applique pas lorsque des bateaux à cargaison sèche transportent des matières ou objets de la classe 1, ou des matières des classes 4.1 ou 5.2 pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, ou des matières de la classe 7 des nos ONU 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 ou 3321 à 3333.

Mesures à prendre pendant le chargement, le transport, le déchargement et la manutention de la cargaison

Art. 11. Le remplissage et la vidange des récipients, véhicules-citernes, wagons-citernes, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, CGEM, citernes mobiles ou conteneurs-citernes sont interdits à bord du bateau à cargaison sèche ou du bateau-citerne sans autorisation spéciale de l'autorité portuaire.

Liste de contrôle des bateaux-citernes

Art. 12. § 1^{er}. Le chargement ou le déchargement des bateaux-citernes ne doit pas commencer avant qu'une liste de contrôle, conforme au modèle repris à l'annexe 1 du présent arrêté, n'ait été remplie pour la cargaison en question.

Les questions 1 à 18 de la liste de contrôle doivent avoir été marquées d'une croix « X » pour confirmation et les questions non pertinentes sont à rayer. 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 portuaire.

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.

La liste de contrôle doit être imprimée au moins dans des langues comprises par le conducteur et par la personne responsable de la manutention aux installations à terre.

§ 2. Les dispositions du § 1^{er} 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.

Stationnement

Art. 13. § 1^{er}. La distance des bateaux en stationnement chargés de marchandises dangereuses par rapport à d'autres bateaux ne doit pas être inférieure à celle que prescrit par l'arrêté royal du 18 août 1975 portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles.

§ 2. Un expert doit se trouver en permanence à bord des bateaux-citernes ou des bateaux à cargaison sèche, pour lesquels une signalisation est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, en stationnement qui transportent des matières dangereuses.

L'autorité portuaire peut toutefois dispenser de cette obligation les bateaux qui stationnent dans un bassin portuaire ou un emplacement admis à cet effet.

§ 3. En dehors des zones de stationnement indiquées par le gestionnaire du quai, les bateaux ne doivent pas stationner à moins de :

- 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 aux prescriptions de la colonne (12) du tableau A du règlement pour les bateaux à cargaison sèche et de la colonne (19) du tableau C du règlement pour les bateaux-citernes;

- 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 aux prescriptions de la colonne (12) du tableau A du règlement pour les bateaux à cargaison sèche et de la colonne (19) du tableau C du règlement pour les bateaux-citernes;

Overslag

Art. 9. Het is verboden, zonder toestemming van de havenautoriteit, de lading van de droge-ladingschepen of van de tankschepen geheel of gedeeltelijk buiten een daartoe door de beheerder aangewezen overslagplaats over te slaan.

Wijze van vervoer

Art. 10. De beherende overheid kan beperkingen betreffende de opneming van droge-ladingschepen of van tankschepen die gevaarlijke stoffen in grote duwstellen vervoeren.

Dit voorschrift is niet van toepassing wanneer droge-ladingschepen stoffen of voorwerpen van klasse 1 of stoffen van de klassen 4.1. of 5.2., waarvoor het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten in kolom 12 van tabel A van hoofdstuk 3.2. van het reglement is voorgeschreven, of stoffen van klasse 7 van de VN-nummers 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 of 3321 tot 3333 vervoeren.

Maatregelen die tijdens het laden, het vervoer, het lossen en de behandeling van de lading getroffen moeten worden

Art. 11. Zonder specifieke toestemming van de havenautoriteit is het vullen en het ledigen van vaten, tankvoertuigen, reservoirwagens, IBC's, grote verpakkingen, MEGC's, transporttanks of tankcontainers aan boord van het droge-ladingschip of van het tankschip verboden.

Controlelijst van de tankschepen

Art. 12. § 1. Met het laden en het lossen van de tankschepen mag niet worden begonnen, zolang niet een controlelijst die met het in bijlage 1 bij dit besluit bedoelde model overeenstemt en die betrekking heeft op de betreffende lading, is ingevuld.

De vragen 1 tot 18 van de controlelijst moeten ter bevestiging met « X » worden aangekruist en de niet van toepassing zijnde vragen moeten worden doorgehaald. Indien niet alle vragen met « JA » kunnen worden beantwoord, is de lading of de lossing slechts met toestemming van de havenautoriteit toegestaan.

De lijst moet in tweevoud worden ingevuld en zowel door de schipper of door de door hem gemachtigde persoon als door de voor de overslag verantwoordelijke persoon van de walinstallatie worden ondertekend.

De controlelijst moet minstens in talen verstaan door de schipper en door de voor de overslag verantwoordelijke persoon van de walinstallatie gedrukt worden.

§ 2. De voorschriften van § 1 zijn niet van toepassing tijdens de overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval in bilgeboden en tijdens de afgifte van scheepsaandrijfstoffen vanuit bunkerboten.

Ligplaats nemen

Art. 13. § 1. Schepen, die gevaarlijke goederen vervoeren, mogen geen ligplaats nemen ten opzichte van andere schepen op een geringere afstand als in koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel.

§ 2. Aan boord van stilliggende tankschepen of droge-ladingschepen, die een seinvoering als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het reglement Tabel A, Kolom 12 moeten voeren, moet zich permanent een deskundige bevinden.

De havenautoriteit kan echter de schepen, die in een haven of op daarvoor toegelaten plaatsen stilliggen, van deze verplichting ontslaan.

§ 3. Buiten de door de kaaibeheerder speciaal aangegeven ligplaatsen mag bij de ligplaats nemen de onderstaande afstand niet worden onderschreden :

- 100 m van gesloten woongebieden, kunstwerken of tankopslagplaatsen, indien het schip conform kolom 12 van tabel A van het reglement voor de droge-ladingschepen en kolom 19 van tabel C van het reglement voor de tankschepen een seinvoering met één blauwe kegel of één blauw licht moet voeren;

- 100 m van kunstwerken en tankopslagplaatsen en 300 m van gesloten woongebieden, indien het schip conform kolom 12 van tabel A van het reglement voor de droge-ladingschepen en kolom 19 van tabel C van het reglement voor de tankschepen een seinvoering met twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moet voeren;

- 500 m des zones résidentielles, ouvrages d'art et réservoirs de gaz ou de liquides inflammables si le bateau à cargaison sèche doit être signalisé par trois cônes bleus ou trois feux bleus conformément aux prescriptions de la colonne (12) du tableau A du règlement.

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.

§ 4. L'autorité portuaire peut, notamment en considération des conditions locales, autoriser des distances inférieures à celles qui sont mentionnées au § 2 ci-dessus.

Arrêt des bateaux à cargaison sèche

Art. 14. Nonobstant les dispositions de l'article 13, le bateau à cargaison sèche 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 à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 du règlement, risque de devenir dangereuse :

- soit du fait d'éléments extérieurs (conditions météorologiques défavorables, conditions défavorables de la voie navigable, etc.);

- soit du fait du bateau même (accident ou incident).

(...)

Le conducteur du bateau prévient l'autorité portuaire dans les plus brefs délais.

Obligation de notification

Art. 15. Le conducteur d'un bateau à cargaison sèche ou d'un bateau-citerne transportant des marchandises dangereuses notifie à l'autorité portuaire les informations visées à l'annexe 2 du présent arrêté avant le début de tout voyage lorsque celui-ci commence en Région de Bruxelles-Capitale.

Les renseignements peuvent être donnés oralement, par radiotéléphone ou par un service de message automatique de radiotélégraphie le cas échéant, ou par écrit.

Dispositions supplémentaires

Art. 16. § 1^{er}. L'autorité portuaire peut appliquer aux bateaux effectuant un transport national ou international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas prévues au règlement.

§ 2. Les dispositions supplémentaires visées au § 1^{er} sont notamment :

1. des conditions ou restrictions de sécurité supplémentaires concernant les bateaux empruntant certains ouvrages d'art tels que des ponts ou des tunnels, ou les bateaux arrivant dans le port de Bruxelles ou autres terminaux de transport spécifiés ou les quittant;

2. des conditions précisant l'itinéraire à suivre par les bateaux afin d'éviter des zones commerciales, résidentielles ou écologiquement sensibles, des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses ou des voies de navigations intérieures présentant des dangers physiques importants;

3. des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire à suivre ou les dispositions à respecter pour le stationnement des bateaux transportant des marchandises dangereuses, en cas de conditions atmosphériques extrêmes, de tremblements de terre, d'accidents, de manifestations syndicales, de troubles civils ou de soulèvement armé;

4. des restrictions concernant la circulation des bateaux transportant des marchandises dangereuses certains jours de la semaine ou de l'année.

§ 3. L'autorité portuaire informera le Secrétariat de la Commission Economique des Nations Unies des dispositions supplémentaires visées aux points 1) et 4) du § 2.

Contrôle et sanctions

Art. 17. § 1^{er}. Le contrôle de la mise en œuvre du présent arrêté est effectué par l'autorité portuaire.

§ 2. Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont sanctionnées conformément aux dispositions prévues à l'article 16bis de l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

- 500 m van gesloten woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen van gassen en ontvlambare vloeistoffen, indien het droge-ladingschip conform kolom 12 van tabel A van het reglement een seinvoering met drie blauwe kegels of drie blauwe lichten moet voeren;

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

§ 4. De havenautoriteit kan met het oog op de plaatselijke omstandigheden geringere als de in § 2 genoemde afstanden toelaten.

Stilleggen van de droge-ladingschepen

Art. 14. Indien het varen van een schip, dat stoffen en voorwerpen van de klasse 1 of goederen van de klasse 4.1 of 5.2, vervoert, waarvoor in hoofdstuk 3.2 van het reglement, Tabel A, Kolom 12 het voeren van drie blauwe kegels of drie blauwe lichten is voorgeschreven, gevaar kan op leveren :

- hetzij tengevolge van invloeden van buitenaf (ongunstige weersomstandigheden, ongunstige toestand van de vaarweg, enz.);

- hetzij ten gevolge van omstandigheden die betrekking hebben op het schip zelf (ongeval of incident),

moet het droge-ladingschip, met inachtneming van de voorschriften van artikel 18, op een geschikte en een van woonhuizen, havens, kunstwerken of opslagplaatsen voor gassen of brandbare vloeistoffen zover mogelijk verwijderde plaats worden afgemeerd.

De schipper stelt de havenautoriteit onverwijld op de hoogte.

Meldingsplicht

Art. 15. De schipper van een droge-ladingschip of van een tankschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, moet vóór het begin van elke reis, wanneer die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begint, de in bijlage 2 bij dit besluit bedoelde gegevens mededelen aan de beherende overheid.

De inlichtingen kunnen mondeling, per radiotelefonie of via een dienst voor automatisch boodschap van radiotelegrafie in voorkomend geval, of schriftelijk verstrekt worden.

Bijkomende voorschriften

Art. 16. § 1. De havenautoriteit kan bepaalde bijkomende voorschriften, die niet in het reglement voorzien zijn, toepassen op vaartuigen die een nationaal of internationaal transport van gevaarlijke goederen over de binnenwateren uitvoeren.

§ 2. De bijkomende voorschriften waarvan sprake in § 1 betreffen onder meer :

1. bijkomende veiligheidsvoorwaarden of -beperkingen voor vaartuigen die langs bepaalde kunstwerken zoals bruggen of tunnels varen, of voor vaartuigen die in de Haven van Brussel of andere vervoersterminals aankomen of deze verlaten;

2. voorwaarden die de reisweg aangeven die de vaartuigen dienen te volgen teneinde handels-, woon- of ecologisch gevoelige zones, industriële zones waar zich gevaarlijke installaties bevinden of binnenwateren met grote materiële gevaren te vermijden;

3. uitzonderlijke voorwaarden die de te volgen reisweg aangeven of na te leven voorschriften voor het aanleggen van vaartuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, in geval van buitengewone weersomstandigheden, aardbevingen, ongevallen, vakbondsacties, civiele oproer of gewapende opstand;

4. beperkingen aangaande het verkeer van vaartuigen, die gevaarlijke goederen vervoeren, op bepaalde dagen van de week of het jaar.

§ 3. De havenautoriteit zal het Secretariaat van de Economische Commissie van de Verenigde Naties over de bijkomende voorschriften waarvan sprake in de punten 1) en 4) van § 2 inlichten.

Controle en sancties

Art. 17. § 1. De controle op de uitvoering van dit besluit is toevertrouwd aan de havenautoriteit.

§ 2. Overtredingen van de bepalingen van dit besluit worden bestraft overeenkomstig de bepalingen voorzien in artikel 16bis van de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Disposition modificative

Art. 18. Dans l'article 8, § 1^{er}, 6°, de l'annexe de l'arrêté du 4 mars 2010 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant adoption du règlement régional de police du canal et du Port de Bruxelles, les mots « Les matières telles que figurant dans le « règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin » (« ADNR ») » sont remplacés par les mots « Les matières telles que figurant dans l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (« ADN ») ».

Exécution

Art. 19. Le Ministre qui a Port de Bruxelles dans ses attributions le Ministre qui a l'environnement dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 mars 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et de la Promotion de l'image de Bruxelles,

Ch. PICQUE

Annexes :

Art. N1. Annexe 1. - Liste de contrôle

Voir ci dessous

Art. N2. Annexe 2. - Obligation de notification

A. Informations générales

a) Identification du bateau :

- nom;
- numéro d'identification officiel;
- port en lourd.

b) Lieu de destination.

c) Itinéraire prévu - heure probable d'arrivée au lieu de destination et heure probable d'appareillage.

d) Nombre total de personnes à bord.

B. Informations sur la cargaison

a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses (selon le document de transport) :

- numéro ONU attribué, précédé des lettres UN, ou le numéro d'identification de la matière,
- désignation officielle de transport (colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement),
- données figurant à la colonne (5) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement,
- le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière pouvant être précédé des lettres GE.

b) Quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci.

c) Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses chargées à bord du bateau et leur emplacement.

d) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

Wijzigingsbepaling

Art. 18. In het artikel 8, § 1, 6° van de bijlage bij het besluit van 4 maart 2010 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ter invoering van de gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de Haven van Brussel worden de woorden « Stoffen zoals bepaald door het « reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn » (« ADNR ») » vervangen door de woorden « Stoffen zoals bepaald in de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren » (« ADN ») ».

Uitvoering

Art. 19. De Minister bevoegd voor de Haven van Brussel en de Minister bevoegd voor Leefmilieu zijn, elk wat hen betreft, belast met de uitvoering van dit besluit

Brussel, 28 maart 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Nethheid, Ontwikkelingssamenwerking en Bevordering van het imago van Brussel,

Ch. PICQUE

Bijlagen :

Art. N1. Bijlage 1. - Controlelijst

Zie hieronder

Art. N2. Bijlage 2. - Meldingsplicht

A. Algemene informatie

a) Identificatie van het schip :

- naam;
- officieel identificatienummer;
- draagvermogen.

b) Haven van bestemming.

c) Geplande route - Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming en verwachte tijd van afvaart uit die haven.

d) Totaal aantal opvarenden.

B. Informatie over de lading

a) Correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen (volgens het vervoerdocument) :

- toegekend VN-nummer, voorafgegaan door de letter NU of het identificatienummer van de stof,
- officiële vervoersnaam (kolom 2, tabel C, van hoofdstuk 3.2. van het reglement)
- gegevens vermeld in kolom 5, tabel C, van hoofdstuk 3.2. van het reglement,
- in voorkomend geval kan de aan de stof toegekende verpakkingsgroef voorafgegaan worden met de letter VG.

b) Hoeveelheden van dergelijke stoffen en de plaats waar zij zich aan boord bevinden, alsmede, indien zij worden vervoerd in voor vrachtovervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan.

c) Bevestiging dat aan boord een lijst, manifest of passend laadplan aanwezig is dat gedetailleerde gegevens bevat over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen die worden vervoerd en over de plaats waar deze zich aan boord bevinden.

d) Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

ANNEXE 1

LISTE DE CONTRÔLE

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

..... N°
 (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 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

Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement de gaz)							
Désignation de la matière	Citerne à cargaison No	débit de chargement/déchargement convenu					
		début		milieu		fin	
		débit m3/h	quantit é m3	débit m3/h	quantit é m3	débit m3/h	quantité m3
.....
.....
.....

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) *razer la mention inutile*

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
1. Le bateau est-il admis au transport de la cargaison ?	O */	O */
2. (Réservé).		
3. Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances locales ?	O	–
4. 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 ?	O	O
5. Un éclairage efficace du poste de chargement ou de déchargement et des chemins de repli est-il assuré ?	O	O
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 ?	–	O
Sont-elles bien raccordées ?	–	O
Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés ?	–	O
Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés ?	O	O
Les bras articulés sont-ils libres dans tous les axes de service et les tuyaux ont-ils assez de jeu ?	–	O
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 ?	O	O
8. Des moyens appropriés sont-ils disponibles pour recueillir des fuites sous les raccords utilisés ?	O	O
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 ?	O	–
10. Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée de chargement ou du déchargement ?	O	O
11. La communication entre le bateau et la terre est-elle assurée ?	O	O
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) ?	O	O
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 ?	–	O */
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 ?	–	O
Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues ?	O	O

*/ 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 ?	O	O
toutes les vannes et toutes les soupapes sont-elles contrôlées en position correcte ?	O	O
l'interdiction générale de fumer est-elle ordonnée?	O	O
tous les appareils de chauffage, de cuisine et de réfrigération à flamme sont-ils hors service ?	O	-
les installations à gaz liquéfiés sont-elles coupées par le robinet d'arrêt principal ?	O	-
les installations de radar sont-elles hors tension ?	O	-
toutes les installations électriques pourvues d'une marque rouge sont-elles coupées ?	O	-
toutes les fenêtres et portes sont-elles fermées ?	O	-
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 ?	O	-
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 ?	-	O
16. L'avertisseur de niveau est-il prêt à fonctionner ?	O	-
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)	O	O
dispositif d'arrêt de la pompe à bord depuis l'installation à terre (uniquement en cas de déchargement du bateau)	O	O
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 ?	O	-
Contrôlé, rempli et signé		
pour le bateau :		pour l'installation de chargement ou de déchargement :
.....	
(nom en majuscules)		(nom en majuscules)
.....	
(signature)		(signature)

Explications :

Question 3 :

Par « bien amarré » on entend que le bateau est fixé au débarcadère ou au poste de transbordement de telle manière que sans intervention de tiers il ne puisse bouger dans aucun sens pouvant entraver le dispositif de transbordement.

Il faut tenir compte des fluctuations locales données et prévisibles du niveau d'eau et particularités.

Question 4 :

Le bateau doit pouvoir être accessible et être quitté à tout moment. Si du côté terre il n'y a pas de chemins de repli protégés ou seulement un chemin pour quitter rapidement le bateau en cas d'urgence, il doit y avoir côté bateau un moyen de fuite supplémentaire (par exemple un canot placé à l'eau).

Question 6 :

Une attestation de contrôle valable doit être à bord pour les tuyauteries de chargement et de déchargement. Le matériau des tuyaux doit résister aux contraintes prévues et être approprié au transbordement de la matière en cause.

Le terme tuyauterie englobe les tuyaux proprement dits et les bras de chargement/déchargement. Les tuyauteries de transbordement entre le bateau et la terre doivent être placés de manière à ne pas être endommagés par des fluctuations du niveau d'eau, le passage de bateaux et le déroulement du chargement/déchargement. Tous les raccordements de brides doivent être munis de joints correspondants et de moyens de fixation suffisants pour que des fuites soient exclues.

Question 10 :

Le chargement ou déchargement doit être surveillé à bord et à terre de manière que des dangers susceptibles de se produire dans la zone des tuyaux de liaison puissent être immédiatement reconnus. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau de quelle manière la surveillance est assurée.

Question 11 :

Une bonne communication entre le bateau et la terre est nécessaire au déroulement sûr des opérations de chargement/déchargement. A cet effet les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance.

Question 13 :

Avant le début des opérations de chargement/déchargement les représentants de l'installation à terre et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée doivent s'entendre sur les procédures à suivre. Il faut tenir compte des propriétés particulières des matières à charger ou à décharger.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 2 février 2012 relatif au transport intérieur de marchandises dangereuses par voie navigable.

BIJLAGE 1
CONTROLELIJST

CONTROLELIJST

betreffende de te nemen maatregelen en de gemaakte afspraken
voor het laden en het lossen

Gegevens van het schip

..... Nr.
(scheepsnaam) (officieel nummer)

.....
(type van het tankschip)

Gegevens met betrekking tot het laden of het lossen

.....
(overslaginstallatie) (plaats)

.....
(datum) (tijd)

Gegevens met betrekking tot de lading

Hoeveelheid in m ³	Stofnaam	Stofnummer	Klasse
.....
.....
.....

Gegevens met betrekking tot de voorgaande lading */

Stofnaam	Stofnummer	Klasse
.....
.....
.....

**/ alleen in te vullen bij laden*

Laad-/Lossnelheid (niet invullen bij de overslag van gassen)							
Stofnaam	Tank-nummer	Overeengekomen laad-/lossnelheid					
		aanvang		midden		eind	
		snelheid m ³ /h	Hoeveelheid m ³	snelheid m ³ /h	Hoeveelheid m ³	snelheid m ³ /h	Hoeveelheid 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, inertgas, "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

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

*/ alleen in te vullen voor het laden

	schip	walinstallatie
14. Controle van de belangrijkste bedrijfsvoorschriften : - Zijn de voorgeschreven brandblusinrichtingen en apparaten bedrijfs gereed ? Zijn alle kleppen en afsluiters gecontroleerd op hun juiste stand ? Is een algeheel rookverbod afgekondigd ? Zijn de verwarmings-, kook- en koelapparaten met open vlam buiten werking ? Zijn de vloeibaargasinstallaties door middel van de hoofdkraan afgesloten ? Staan de radarinstallaties niet onder spanning ? Zijn alle rood gemerkte elektrische installaties uitgeschakeld ? Zijn alle ramen en deuren gesloten ?	O O O O O O O	O O O - - -
15.1 Is de uitgangsdruk van de lospomp aan boord op de toelaatbare werkdruk van de walinstallatie afgestemd ?	O	-
15.2 Is de uitgangsdruk van de ladingpomp aan de wal op de toelaatbare werkdruk van de installatie aan boord van het schip afgestemd ?	-	O
16. Is de niveaularminrichting bedrijfs gereed ?	O	-
17. Is het volgende systeem aangesloten, bedrijfs gereed en beproefd ? Overvulbeveiliging (alleen tijdens het laden van het schip) Uitschakelen van de pomp aan boord door de walinstallatie (alleen tijdens het lossen van het schip)	O O	O O
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 monsternamenopeningen van de ladingtanks gesloten of eventueel door middel van in goede staat verkerende inrichtingen beveiligd ?	O	-
Gecontroleerd, ingevuld en ondertekend		
Voor het schip :	voor de overslaginstallatie	
..... (naam in hoofdletters) (naam in hoofdletters)	
..... (ondertekening) (ondertekening)	

Toelichting :

Vraag 3 :

Onder « goed gemeerd » wordt verstaan dat het schip op een dusdanige wijze aan de aanleg-cq. Overslagsteiger is vastgemaakt dat het zonder abnormale invloed van derden in geen enkele richting kan bewegen waardoor de overslaginrichting overbelast kan raken.

Daarbij moet met de plaatselijk aanwezige cq. te verwachten getijden en bijzonderheden rekening worden gehouden.

Vraag 4 :

Het schip moet te allen tijde op een veilige wijze betreden en verlaten kunnen worden. Is aan de walzijde geen beveiligde vluchtweg of slechts één vluchtweg om het schip in geval van nood snel te verlaten ter beschikking, dan moet aan de zijde van het schip een extra vluchtmiddel aanwezig zijn (bv. een buiten boord gelegde bijboot).

Vraag 6 :

Ten behoeve van de laad- en losslangen moet een geldig keuringscertificaat aanwezig zijn. Het materiaal van de slangen moet de te voorziene belastingen kunnen weerstaan en geschikt zijn voor de overslag van de betreffende stoffen. Het begrip « leidingen » omvat zowel de slangen als de laad-losarmen. De overslagleidingen tussen schip en land moeten zodanig zijn aangebracht dat zij onder invloed van de normale scheepsbewegingen ten gevolge van waterspiegelveranderingen, voorbijvarende schepen en de laad- en loshandelingen niet kunnen worden beschadigd. Evenzo moeten alle flensverbindingen zijn voorzien van de juiste pakking en van voldoende bouten, zodat lekkage uitgesloten is.

Vraag 10 :

De overslag moet zowel aan boord als aan land op een wijze worden uitgevoerd zodat optredende gevaren in de buurt van de overslagleidingen direct opgemerkt kunnen worden. Indien het toezicht met technische hulpmiddelen wordt uitgevoerd, moet tussen de walinstallatie en het schip overeenstemming zijn bereikt op welke wijze het toezicht gewaarborgd is.

Vraag 11 :

Voor een goede laad- en losprocedure is een goede communicatie tussen schip en land vereist. Ten behoeve hiervan mogen telefoon- en radioapparatuur slechts worden gebruikt indien zij Exbeveiligd en in de buurt van de toezicht houdende persoon aangebracht zijn.

Vraag 13 :

Voor de aanvang van de laad- en losprocedure moeten de vertegenwoordiger van de walinstallatie en de schipper of de door hem met de verantwoording belaste persoon aan boord het eens zijn over de te volgen procedure. Hierbij moet rekening worden gehouden met de bijzondere eigenschappen van het te beladen ofte lossen schip.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 2 februari 2012 betreffende het binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen over de waterweg.