

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 lesquels 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 refluxement 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 1re :

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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Quantity m³</th> <th style="width: 40%;">Name of product</th> <th style="width: 20%;">UN Number or Identification number</th> <th style="width: 25%;">Class</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table> <p>- Particulars of last cargo*</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Name of product</th> <th style="width: 20%;">Identification number</th> <th style="width: 20%;">Class</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>				Quantity m ³	Name of product	UN Number or Identification number	Class	Name of product	Identification number	Class
Quantity m ³	Name of product	UN Number or Identification number	Class																												
.....																												
.....																												
.....																												
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 known 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 vessel's cargo discharge pump 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	0
Sont-elles bien raccordées?	0	0
Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés?	0	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	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	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	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 écoutes 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