

Toutefois, pour les convois poussés et les formations à couple faisant route, il suffit que le pousseur ou le bâtiment assurant la propulsion de la formation à couple, soit muni d'un tel instrument.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 mai 1985.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

**L. TINDEMANS**

Le Ministre des Travaux publics,

**L. OLIVIER**

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

**H. DE CROO**

F. 85 — 1136

23 MAI 1985. — Arrêté royal approuvant la résolution n° 38 du 3 décembre 1984 de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la convention conclue à Mannheim le 17 octobre 1868 entre le Grand-Duché de Bade, la Bavière, la France, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse, relative à la Navigation du Rhin;

Vu la loi du 15 septembre 1919 approuvant le traité de paix conclu à Versailles le 28 juin 1919, ainsi que le protocole du même jour précisant les conditions d'exécution de certaines clauses de ce traité;

Vu le Règlement pour le Transport de Matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), approuvé par l'arrêté royal du 2 décembre 1971, tel qu'il a été modifié ultérieurement, et notamment l'annexe B;

Vu l'arrêté royal du 3 février 1983 approuvant la résolution n° 34 du 3 décembre 1981 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin;

Vu la résolution n° 38 du 3 décembre 1984 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié, par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que la résolution n° 38 édictée par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin entre en vigueur le 1er avril 1985 au plan international et qu'il est, en conséquence, urgent d'en consacrer l'application en droit interne;

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1er.** La résolution n° 38 du 3 décembre 1984 de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, dont le texte est repris en annexe au présent arrêté, est approuvée.

Op duwstellen en gekoppelde samenstellen kan worden volstaan met de aanwezigheid van een zodanig instrument op de duwboot of de boot welke in het gekoppelde samenstel de voortstuwing verzorgt.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 mei 1985.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

**L. TINDEMANS**

De Minister van Openbare Werken,

**L. OLIVIER**

De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

**H. DE CROO**

N. 85 — 1136

23 MEI 1985. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van de resolutie nr. 38 van 3 december 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de akte van Mannheim op 17 oktober 1868 gesloten tussen het Groothertogdom Baden, Beieren, Frankrijk, het Groothertogdom Hessen, de Nederlanden en Pruisen, betreffende de scheepvaart op de Rijn;

Gelet op de wet van 15 september 1919 houdende goedkeuring van het vredesverdrag gesloten te Versailles op 28 juni 1919, alsmede van het protocol van dezelfde datum, dat de toepassingsvoorwaarden van zekere bepalingen van dit verdrag nauwkeurig vermeldt;

Gelet op het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), goedgekeurd bij koninklijk besluit van 2 december 1971, zoals achteraf gewijzigd en inzonderheid op bijlage B;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 februari 1983 houdende goedkeuring van de resolutie nr. 34 van 3 december 1981 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Gelet op de resolutie nr. 38 van 3 december 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de resolutie nr. 38 uitgevaardigd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in werking treedt op 1 april 1985 op internationaal vlak en dat het bijgevoegde dringend is er de toepassing van te verzekeren in het intern recht;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De resolutie nr. 38 van 3 december 1984 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die voorkomt in de bijlage bij dit besluit, is goedgekeurd.

Art. 2. Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 mai 1985.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,  
L. TINDEMANS

Le Ministre des Travaux publics,  
L. OLIVIER

Le Ministre des Communications  
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,  
H. DE CROO

Annexe

Règlement pour le Transport  
de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR)

Résolution n° 38 du 3 décembre 1984  
de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin

ADNR — Prescriptions temporaires relatives  
au transport d'ammoniac réfrigéré en bateaux-citernes

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, sur proposition de son Comité des matières dangereuses, tenant compte de la nouvelle version du marginal 131260 de l'annexe B de l'ADNR, adoptée par la résolution 1984-II-34, constatant que l'amendement à l'annexe A de l'ADNR et les prescriptions temporaires adoptés par la résolution 1981-II-34 expirent le 31 mars 1985, en vertu de l'article 3 du Règlement pour le Transport de Matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), adopte l'amendement à l'annexe A de l'ADNR figurant à l'annexe 1 à la présente résolution ainsi que les nouvelles prescriptions temporaires relatives au transport d'ammoniac liquide fortement réfrigéré en bateaux-citernes figurant à l'annexe 2 à la présente résolution.

Cet amendement et ces prescriptions seront en vigueur du 1er avril 1985 au 31 mars 1988.

Annexe 1 à la résolution n° 38 du 3 décembre 1984

Amendement de l'annexe A de l'ADNR :

- ajouter, au marginal 6131, 13° : « L'ammoniac liquide » ;
- le 13° se lit en conséquence comme suit :
- « 13° L'anhydride carbonique liquide, l'ammoniac liquide. »

Annexe 2 à la Résolution n° 38 du 3 décembre 1984

Prescriptions relatives au transport de l'ammoniac liquide fortement réfrigéré en bateaux-citernes :

Par dérogation au marginal 10121 en liaison avec le marginal 131121, l'ammoniac liquide fortement réfrigéré du 13°, NF, de la classe Id peut être transporté en bateaux-citernes si les conditions suivantes sont remplies.

I. Sauf dérogations prévues ou admises dans les dispositions sous II ci-après, les dispositions de l'annexe B pour bateaux-citernes du type I sont applicables au transport de l'ammoniac liquide.

Art. 2. Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 23 mei 1985.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,  
L. TINDEMANS

De Minister van Openbare Werken,  
L. OLIVIER

De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,  
H. DE CROO

Bijlage

Reglement betreffende het vervoer  
van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR)

Resolutie nr. 38 van 3 december 1984  
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

ADNR — Tijdelijke voorschriften  
betreffende het vervoer van sterk gekoelde ammoniak  
in tankschepen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart op voorstel van haar Comité voor gevaarlijke stoffen; rekening houdend met de nieuwe versie van randnummer 131260 van bijlage B van het ADNR, aangenomen met de resolutie 1984-II-34; vaststellende dat de wijziging aan de bijlage A van het ADNR en de tijdelijke voorschriften aangenomen met de resolutie 1981-II-34 vervallen op 31 maart 1985; neemt aan, krachtens artikel 3 van het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) de wijziging van bijlage A van het ADNR die voorkomt in de bijlage 1 van de huidige resolutie, evenals de nieuwe tijdelijke voorschriften betreffende het vervoer van sterk gekoelde ammoniak in tankschepen die voorkomen in de bijlage 2 van huidige resolutie.

Deze wijziging en voorschriften zullen van kracht zijn vanaf 1 april 1985 tot 31 maart 1988.

Bijlage 1 bij de resolutie nr. 38 van 3 december 1984

Wijziging van de bijlage A bij het ADNR :

- randnummer 6131, 13° bijvoegen : « De vloeibare ammoniak » ;
- het 13° wordt bijgevolg gelezen als volgt :
- « 13° Vloeibaar koolanhydride, vloeibare ammoniak. »

Bijlage 2 bij de resolutie nr. 38  
van 3 december 1984

Voorschriften met betrekking tot het vervoer van sterk gekoelde vloeibare ammoniak in tankschepen :

In afwijking van randnummer 10121, in verbinding met randnummer 131121, mag de sterk gekoelde vloeibare ammoniak van 13°, NF, van de klasse Id, vervoerd worden in tankschepen indien de volgende voorwaarden vervuld worden.

I. Behoudens afwijkingen voorzien of toegestaan in de bepalingen van II hierna, zijn de bepalingen van de bijlage B voor tankschepen van het type I, van toepassing op het vervoer van vloeibare ammoniak.

II. Prescriptions supplémentaires aux différentes sections des chapitres I et III de l'annexe B relatives aux classes Id et IIIa.

### 1. Généralités

- 1.1 Un exemplaire des présentes prescriptions doit se trouver à bord.
- 1.2 Les enfants âgés de moins de quatorze ans ne sont pas admis à bord.
- 1.3 Lors de la demande de certificat d'agrément du bateau au transport d'ammoniac liquide ou de prolongation dudit agrément, il doit être prouvé qu'en cas de défaillance des installations visées sous 2.14, une installation additionnelle peut, dans un délai de 52 heures au plus, prendre en charge les fonctions visées sous 2.14.
- 1.4 A la demande de certificat d'agrément doit être jointe une attestation établie par la société de classification qui a surveillé la construction du bateau, indiquant les résultats de l'épreuve d'équilibre thermique visée sous 2.19.

### 2. Construction et équipement des bateaux

- 2.1 **Toutes les parties du bateau susceptibles d'entrer en contact avec l'ammoniac doivent être construites en matériaux qui ne soient pas attaqués par celui-ci ni ne provoquent de modifications dangereuses du contenu; en particulier le cuivre et le zinc ainsi que les alliages contenant ces métaux ne doivent pas être employés pour ces parties.**

Les matériaux doivent être appropriés aux températures prévues.

- 2.2 Des cofferdams sont obligatoires.

- 2.3 La coque doit être compartimentée par des cloisons transversales étanches de telle façon qu'après envahissement d'un compartiment étanche et avec chargement maximum, la ligne d'enfoncement obtenue ne dépasse pas la ligne de surimmersion. Comme ligne de surimmersion, il faut prendre une ligne tracée sur le bordé à 10 cm au moins au-dessous de l'arrête supérieure du pont jusqu'auquel s'élèvent les cloisons transversales ou passant à 10 cm au moins au-dessous du point non étanche le plus bas du bordé.

Pour les calculs, on admettra que les citernes du bateau complètement chargé ne sont pas endommagées à condition qu'elles soient liées solidement au bateau.

- 2.4 Chaque citerne doit être éprouvée au moyen d'une colonne d'eau s'élevant à 2,5 m au moins au-dessus du dôme de la citerne.
- 2.5 Chaque citerne doit être munie de deux systèmes de sécurité indépendants aussi bien pour le cas où la pression dépasse le maximum admissible que pour le cas où elle descend au-dessous du minimum admissible.
- 2.6 Le gaz se dégageant des dispositifs de sécurité doit être amené à une hauteur d'au moins 2,5 m au-dessus de la couverture des citernes et pouvoir être rabattu au moyen d'une installation de vaporisation d'eau appropriée.
- 2.7 Si dans une citerne la pression maximale ou minimale admissible est atteinte, un signal acoustique doit se déclencher dans la timonerie et dans les logements.
- 2.8 Le remplissage et la vidange des citernes doivent pouvoir être interrompus instantanément et indépendamment par des commandes de secours depuis deux emplacements du bateau (à l'avant et à l'arrière) et depuis deux emplacements à terre (directement à l'accès à bord ainsi qu'à une distance suffisante).

Par l'action d'une quelconque de ces commandes, les tuyauteries de remplissage et de vidange doivent pouvoir être obtenues avant et après les conduites flexibles de liaison bateau-terre par des dispositifs de fermeture rapide placés aussi près que possible de la partie flexible. Les phases gazeuses des compartiments des citernes du bateau et des citernes à terre doivent pouvoir être reliées par une conduite d'équilibrage de pression.

- 2.9 Les commandes de secours doivent être intégrées dans le circuit électrique de telle façon que les dispositifs de fermeture des tuyaux de remplissage ou de vidange soient ouverts quand le contact est établi et fermés quand le contact est coupé. D'autres commandes de secours présentant une sécurité équivalente sont admises.

II. Bijkomende voorschriften voor de verschillende secties van de hoofdstukken I en III van de bijlage B met betrekking tot de klasse Id en klasse IIIa.

### 1. Algemeenheden

- 1.1 Een exemplaar van deze voorschriften moet zich aan boord bevinden.
- 1.2 Kinderen, jonger dan veertien jaar, mogen niet aan boord komen.
- 1.3 Bij de aanvraag van het certificaat van goedkeuring van het schip voor het vervoer van vloeibare ammoniak, of bij verlenging van genoemd certificaat, moet bewezen worden dat bij uitvallen van de installaties waarvan sprake onder 2.14, een toegevoegde installatie binnen een termijn van ten hoogste 52 uren de werking, voorzien onder 2.14, kan overnemen.
- 1.4 Bij de aanvraag van het certificaat van goedkeuring moet een attest gevoegd worden, opgesteld door de klasseringsmaatschappij die de bouw van het schip onder toezicht had, en dat de resultaten vermeldt van de proef op het termisch evenwicht zoals bepaald onder 2.19.

### 2. Constructie en uitrusting van schepen

- 2.1 Alle onderdelen van het schip die in aanraking kunnen komen met de ammoniak moeten gebouwd zijn uit materialen die er niet door aangetast worden noch gevaarlijke wijzigingen van de inhoud veroorzaken; voornamelijk koper en zink, evenals legeringen die deze metalen bevatten mogen voor deze onderdelen niet gebruikt worden.

De materialen moeten aangepast zijn aan de voorziene temperaturen.

- 2.2 Kofferdammen zijn verplicht.

- 2.3 De romp moet, door middel van waterdichte dwarsschotten, zodanig in ruimten opgedeeld worden dat na wateroverlast in een der waterdichte ruimten bij maximum lading de aldus bekomen diepgang nooit het vlak van de grootste toegelaten diepgang overschrijdt. Als vlak van de grootste toegelaten diepgang neemt men een lijn, getrokken op de scheepswand op minstens 10 cm onder de bovenkant van het dek dat verbonden is met de dwarsschotten of een lijn die getrokken wordt op minstens 10 cm onder het laagste, niet waterdichte punt van de scheepswand.

Voor de berekening wordt aangenomen dat de tanks van een volledig afgeladen schip niet beschadigd zijn op voorwaarde dat ze stevig aan het schip vastgemaakt zijn.

- 2.4 Iedere tank moet beproefd worden door middel van een waterzuil die minstens 2,5 m boven de koepel van de tanks verheven is.

- 2.5 Iedere tank moet voorzien zijn van twee onafhankelijke veiligheidssystemen zowel voor het geval dat de maximum toegelaten druk overschreden wordt als voor het geval dat de minimum vereiste druk niet gehaald wordt.

- 2.6 Het gas dat door de veiligheidsinrichtingen ontsnapt moet afgevoerd worden tot op minstens 2,5 m boven de afsluiting van de tanks en moet kunnen neergeslagen worden bij middel van een aangepaste waterverstuivingsinrichting.

- 2.7 Wanneer in een tank de maximum of de minimum toegelaten druk is bereikt, moet een geluidssignaal in werking treden in het stuurhuis en in de verblijven.

- 2.8 Het vullen en ledigen van de tanks moet ogenblikkelijk en afzonderlijk onderbroken kunnen worden door middel van hulpcommandoposten vanaf twee plaatsen aan boord (voor- achterschip) en vanaf twee plaatsen aan land (onmiddellijk bij de toegang tot het schip en tevens op een voldoende afstand).

Door de werking van gelijk welke van die commandoposten, moeten de leidingen voor het vullen en ledigen afgesloten kunnen worden, voor en achter de buigzame schipwal verbindingsleidingen bij middel van vlug werkende afsluitinrichtingen, die zo dicht mogelijk bij het buigzame gedeelte geplaatst zijn. De gasfasen van de afdelingen van de tanks van het schip en van de tanks aan land moeten onderling kunnen verbonden worden door een drukevenwichtsleiding.

- 2.9 De hulpcommandoposten moeten zodanig op de stroomkring aangesloten worden dat de afsluitinrichtingen van de leidingen voor het vullen of ledigen geopend zijn als contact gemaakt wordt en gesloten wanneer de stroom onderbroken wordt. Andere hulpcommandoposten, die een gelijkwaardige waarborg bieden zijn eveneens toegelaten.

- 2.10 Toute section de tuyauterie comprise entre une citerne et le premier dispositif de sectionnement doit être telle qu'une rupture à cet endroit par suite de dilatation ou de mouvements du bateau ne soit pas à craindre.
- 2.11 Les dispositifs de sécurité et les tuyaux d'aspiration de l'installation de réfrigération doivent être branchés sur les citernes au-dessus de la phase liquide de la cargaison au maximum de remplissage, même si le bateau donne une bande de 10°.
- 2.12 Les équipements électriques doivent être agréés pour l'utilisation en atmosphère ammoniacale.
- 2.13 Une installation doit permettre de vaporiser de l'eau sur l'ensemble du pont dans la zone de cargaison pour précipiter les vapeurs d'ammoniac. L'installation doit pouvoir être mise en service depuis la timenerie et à partir du pont. Elle doit être pourvue d'un raccord à un système d'alimentation à terre. En outre, trois prises d'eau ainsi que trois tuyaux appropriés, de longueur suffisante, munis de lances d'arrosage, doivent se trouver dans la zone de cargaison au-dessus du pont.
- 2.14 Il doit y avoir à bord au moins deux installations de réfrigération indépendantes.  
La capacité des installations de réfrigération doit être telle qu'en cas de panne d'une installation, le maintien de la température de la cargaison reste assuré sans qu'il se dégage de gaz des dispositifs de sécurité.  
Les installations de réfrigération doivent être agencées de façon que leur fonction puisse être assurée par une autre installation indépendante du bateau.  
Si les installations fonctionnent à l'électricité, elles doivent être connectées à des circuits électriques indépendants l'un de l'autre, alimentés par au moins deux sources d'électricité distinctes.  
En outre, il doit exister à bord des possibilités de connection à un réseau à terre; à cet effet un câble de raccordement doit se trouver à bord.  
Les citernes, tuyauteries et leurs accessoires doivent être isolés de manière qu'en cas de non-fonctionnement de toutes les installations de réfrigération, la cargaison complète se maintienne au moins 52 heures dans un état tel que les dispositifs de sécurité ne s'ouvrent pas dans les conditions suivantes : + 30° C de température de l'air et + 20° C de température de l'eau.
- 2.15 Les installations de réfrigération ne peuvent être installées sous le pont que dans une chambre de machines particulière munie d'une ventilation forcée.
- 2.16 Tous les locaux renfermant des éléments importants pour le fonctionnement de l'installation de réfrigération (générateurs Diesel, tableaux de commande, compresseurs, etc.), doivent être équipés d'un système d'extinction d'incendie approprié, manoeuvrable du pont.
- 2.17 Le bateau doit être muni des installations requises pour la navigation au radar. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage. Si le transport s'effectue par convoi poussé, le pousseur doit être muni de telles installations.
- 2.18 Les prescriptions du marginal 131210(1), deuxième phrase, ne s'appliquent pas.
- 2.19 La valeur de conductibilité thermique doit être calculée pour toutes les installations relatives à la cargaison. Le calcul doit être contrôlé par une épreuve de réfrigération (épreuve d'équilibre thermique).  
Cette épreuve doit être exécutée conformément aux directives d'une société de classification agréée par tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique.
- 2.20 Un instrument approprié permettant de détecter toute concentration significative de gaz toxiques provenant de la cargaison, ainsi qu'un mode d'emploi relatif à cet instrument doivent se trouver à bord.  
Il doit être possible de faire les contrôles sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans les locaux à contrôler.
- Toutefois, pour les convois poussés et les formations à couple faisant route, il suffit que le pousseur ou le bâtiment assurant la propulsion de la formation à couple soit muni d'un tel instrument.
3. Prescriptions générales de service  
(Pas de prescriptions supplémentaires.)
- 2.10 Iedere sectie van de leiding begrepen tussen een tank en de eerste sectieverbinding moet van die aard zijn dat een breuk op die plaats als gevolg van een leidingsverwijding of van de bewegingen van het schip, niet te vrezen valt.
- 2.11 De veiligheidsinrichtingen en de aanzuigleidingen van de koelinstallatie moeten op de tanks aangesloten worden boven peil van het vloeibaar gedeelte van de lading bij de maximum toegelaten vulling, zelfs indien het schip 10° slag-zij maakt.
- 2.12 De elektrische uitrusting moet goedgekeurd zijn voor gebruik in ammoniaklucht.
- 2.13 Een inrichting moet toelaten om water te verstuiven over het ganse dek in de ladingszone teneinde de ammoniakgassen neer te slaan. Die inrichting moet in werking gesteld kunnen worden vanuit het stuurhuis en aan dek. Zij moet uitgerust zijn met een aansluitingssysteem voor de voeding vanaf de wal. Bovendien moeten er in de ladingszone bovendien drie aansluitingspunten zijn om water te nemen alsmede drie waterslangen van voldoende lengte, voorzien van sproeikoppen.
- 2.14 Aan boord moeten tenminste twee onafhankelijke koelinrichtingen aanwezig zijn.  
Het vermogen van die koelinrichtingen moet zodanig zijn dat, bij uitvallen van één der inrichtingen, het op temperatuur houden van de lading verzekerd blijft zonder dat daardoor gassen ontsnappen van de veiligheidsinrichtingen.  
De koelininstallaties moeten zodanig ingericht zijn dat hun werking kan verzekerd worden door een andere, van het schip onafhankelijke inrichting.  
Indien die inrichtingen op electriciteit werken, moeten ze op verschillende van elkaar onafhankelijke stroomkringen aangesloten worden, gevoed door twee onderscheiden stroombronnen.  
Bovendien moet aan boord de mogelijkheid bestaan om aan te sluiten op een stroomnet aan de wal; te dien einde moet een verbindingskabel aan boord voorhanden zijn.  
De tanks, de leidingen en hun bijhorigheden moeten zodanig geïsoleerd zijn dat, bij uitvallen van al de koelinrichtingen, de volledige lading gedurende minstens 52 uren in zulke toestand blijft dat de veiligheidsinrichtingen zich niet zullen openen onder volgende omstandigheden : omgevingstemperatuur + 30° C en de temperatuur van het water + 20° C.
- 2.15 De koelinrichtingen mogen slechts beneden deks geplaatst worden in een bijzondere machinekamer die voorzien is van een opgedreven verluchting.
- 2.16 Alle lokalen waarin zich belangrijke elementen voor de werking van de koelinrichting bevinden (Dieselgenerators, bedieningspanelen, compressoren, enz.), moeten uitgerust zijn met een aangepast brandblussysteem dat aan dek kan bediend worden.
- 2.17 Het vaartuig moet uitgerust zijn met de vereiste installaties voor de vaart met behulp van radar. Dit voorschrift is echter niet van toepassing op de duwbakken. Indien het vervoer gebeurt met een duwkonvooi, moet de duwboot uitgerust zijn met die installaties.
- 2.18 De voorschriften van het randnummer 131210(1), tweede zin, worden niet toegepast.
- 2.19 De graad van warmtegeleiding moet berekend worden voor alle inrichtingen met betrekking tot de lading. De berekening moet gecontroleerd worden door een koelingsproef (proef van het thermisch evenwicht).  
Deze proef moet uitgevoerd worden in overeenstemming met de richtlijnen van een classificatiebureau dat erkend is door alle Rijnoverstaten en België.
- 2.20 Een aangepast toestel dat iedere concentratie van uit de lading afkomstige giftige gassen opspoor, evenals de gebruiksaanwijzing voor dat toestel, moeten zich aan boord bevinden.  
Het moet mogelijk zijn die controles uit te voeren zonder dat het noodzakelijk is om de lokalen, die moeten gecontroleerd worden, te betreden.  
Voor de varende duwkonvooien en de gekoppelde samenstellen volstaat het dat de duwboot of het schip dat de voortstuwing van het gekoppelde samenstel verzekert, van zulk toestel voorzien is.
3. Algemene dienstvoorschriften  
(Geen bijkomende voorschriften.)

4. Prescriptions spéciales relatives au chargement, au déchargement et à la manutention
- 4.1 Le chargement et le déchargement doivent être effectués sous la surveillance d'une personne compétente à laquelle l'expéditeur ou le destinataire doit donner mandat et qui ne fait pas partie de l'équipage.
- 4.2 Pendant le chargement et le déchargement, il doit être aménagé à l'avant et à l'arrière du bateau des chemins de repli vers la terre. Un canot facilement accessible et aisément détachable doit stationner du côté de l'eau.
- 4.3 Pendant le chargement et le déchargement, les installations prescrites sous 2.13 doivent être prêtes à l'emploi.
5. Prescriptions spéciales relatives à la circulation des bateaux  
Une barge transportant de l'ammoniac ne peut être séparée du pousseur que si le service et la sécurité sont assurés à bord de la barge.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 mai 1985.

### BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER

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

H. DE CROO

### MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA FAMILLE

F. 85, — 1137

16 AVRIL 1985. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 25 mars 1975 réglant la composition et l'organisation de la Commission Antidoping

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 2 avril 1965 interdisant la pratique du doping à l'occasion des compétitions sportives, notamment l'article 3;

Vu l'arrêté royal du 25 mars 1975 réglant la composition et l'organisation de la Commission Antidoping;

Sur la proposition de Notre Secrétaire d'Etat à la Santé publique et à l'Environnement,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. A l'article 1er, § 1er, de l'arrêté royal du 25 mars 1975 réglant la composition et l'organisation de la Commission Antidoping, sont apportées les modifications suivantes :

A. le 8° est remplacé par la disposition suivante : « un membre, docteur en médecine, chirurgie et accouchements, présenté par le Ministre de l'Education nationale »;

B. le 9° est remplacé par la disposition suivante : « un membre, docteur en médecine, chirurgie et accouchements, présenté par le Ministre de l'Education nationale ».

Art. 2. Le présent arrêté produit ses effets le 1er janvier 1985.

4. Speciale voorschriften voor laden, lossen en behandeling

4.1 Het laden en het lossen moet gebeuren onder toezicht van een bevoegd persoon die door de verzender of de ontvanger daartoe aangesteld is en die geen deel uitmaakt van de bemanning.

4.2 Gedurende het laden en het lossen moet vooraan en achteraan het vaartuig een vluchtweg naar de wal gemaakt worden. Een gemakkelijk te bereiken en vlot los te maken bijboot moet aan de zijde van het water gestationneerd zijn.

4.3 De installaties voorgeschreven onder 2.13 moeten tijdens het laden en lossen gebruiksklaar zijn.

5. Speciale voorschriften voor onderweg

Een duwbak geladen met ammoniak mag slechts van de duwboot gescheiden worden op voorwaarde dat de dienst en de veiligheid aan boord van de duwbak voldoende verzekerd zijn.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 mei 1985.

### BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER

De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

### MINISTERIE VAN VOLKSGEZONDHEID EN VAN HET GEZIN

N. 85 — 1137

16 APRIL 1985. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 maart 1975 houdende de regeling van de samenstelling en de organisatie van de Antidopingcommissie

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 2 april 1965 waarbij de dopingpraktijk verboden wordt bij sportcompetities, inzonderheid op artikel 3;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 maart 1975 tot regeling van de samenstelling en de organisatie van de Antidopingcommissie;

Op de voordracht van Onze Staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 25 maart 1975 tot regeling van de samenstelling en de organisatie van de Antidopingcommissie, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A. de 8° wordt vervangen door de volgende bepaling : « een lid, dokter in de genees-, heel- en verloskunde voorgedragen door de Minister van Onderwijs »;

B. de 9° wordt vervangen door de volgende bepaling : « een lid, dokter in de genees-, heel- en verloskunde voorgedragen door de Minister van Nationale Opvoeding ».

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1985.