

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

F. 2012 — 628

[C - 2012/27031]

**2 FEVRIER 2012. — Arrêté du Gouvernement wallon  
relatif au transport intérieur de marchandises dangereuses par voie navigable**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>;

Vu les avis n° 49.306/4 et n° 50.722/4 du Conseil d'Etat, donnés respectivement les 21 mars 2011 et 4 janvier 2012, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;

Sur proposition du Ministre de l'Environnement et du Ministre des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

## Objet

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de 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.

## Champ d'application

**Art. 2.** Le présent arrêté s'applique au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure en Région wallonne, 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.

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

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

## Définitions

**Art. 3.** Aux fins du présent arrêté, on entend par :

- 1) « ADN » : accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié;
- 2) « règlement » : annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;
- 3) « bateau » : tout bateau de navigation intérieure ou maritime;
- 4) « bateau-citerne » : un bateau destiné au transport de matières dans des citernes à cargaison;
- 5) « expert » : personne en mesure de prouver qu'elle a une connaissance spécialisée de l'ADN et répondant aux exigences prescrites au chapitre 8.2 de l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;
- 6) « pays tiers » : un Etat non membre de l'Espace économique européen;
- 7) « transport » : changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions de transport et y compris de séjour des marchandises dangereuses dans les bateaux, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, ainsi que le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport;
- 8) « autorité gestionnaire » : le Gouvernement wallon ou l'autorité désignée à cet effet;
- 9) « gestionnaire du quai » : personne physique ou morale à laquelle le propriétaire d'un quai en a légalement confié l'exploitation.

## Pays tiers

**Art. 4.** Le transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure entre la Région wallonne et les Pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions du présent arrêté, sauf indication contraire prévue dans le règlement.

## Restrictions de transport

**Art. 5.** § 1<sup>er</sup>. L'autorité gestionnaire peut appliquer aux bateaux effectuant un transport national ou international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le territoire de la Région wallonne certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas prévues au règlement.

§ 2. Les dispositions supplémentaires visées au § 1<sup>er</sup> sont :

a) 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 des ports ou autres terminaux de transport spécifiés ou les quittant;

b) 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 navigation intérieures présentant des dangers physiques importants;

c) 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 armés;

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

§ 3. Le Secrétariat de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe sera informé par les services compétents de l'autorité fédérale des dispositions supplémentaires visées aux points a) et d) du § 2, prises par l'autorité gestionnaire.

#### Lieux de chargement et de déchargement

**Art. 6.** § 1<sup>er</sup>. Les marchandises dangereuses transportées dans des bateaux à cargaison sèche doivent être chargées ou déchargées uniquement sur les lieux désignés à cette fin par le gestionnaire du quai.

§ 2. Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, 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 le gestionnaire du quai 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<sup>er</sup> ci-dessus.

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

**Art. 7.** § 1<sup>er</sup>. 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 le gestionnaire du quai.

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.

#### Transbordement

**Art. 8.** 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 du gestionnaire du quai, ailleurs que sur les lieux de transbordement désignés à cette fin par ledit gestionnaire.

#### Mode de circulation

**Art. 9.** L'autorité gestionnaire 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 n<sup>os</sup> 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. 10.** 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 du gestionnaire du quai.

## Manutention et arrimage de la cargaison

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Pendant que les matières ou objets de la classe 1 repris au tableau A du chapitre 3.2 du règlement sont chargés ou déchargés des bateaux à cargaison sèche, on ne doit procéder au chargement ou au déchargement d'aucune autre cale ni au remplissage ou à la vidange de réservoirs de carburant.

§ 2. Pendant le chargement ou le déchargement des citernes à cargaison des bateaux-citernes, il est interdit de charger ou de décharger une autre cargaison.

§ 3. L'autorité gestionnaire peut accorder des dérogations, mais dans le cadre du § 2 uniquement pendant le déchargement.

## Transport du soufre fondu en bateaux-citernes

**Art. 12.** Lorsque pendant le transport du n° ONU 2448 Soufre fondu en bateaux-citernes la concentration de sulfure d'hydrogène dépasse 1,85 %, le conducteur doit en aviser immédiatement l'autorité gestionnaire.

## Transport du peroxyde d'hydrogène en bateaux-citernes

**Art. 13.** Les citernes à cargaison dans lesquelles les peroxydes d'hydrogène en solution ont été transportés ne peuvent être réutilisées pour d'autres cargaisons.

## Dégazage des citernes à cargaison vides des bateaux-citernes

**Art. 14.** § 1<sup>er</sup>. Le dégazage dans l'atmosphère de citernes à cargaison vides ou déchargées est autorisé sous les conditions ci-dessous.

§ 2. 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 » à la colonne (3 b) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement, de la classe 6.1 ou du groupe d'emballage I de la classe 8 ne peuvent être dégazées que par des experts conformément à l'alinéa 8.2.1.2 du règlement.

Le dégazage ne peut être effectué qu'en des emplacements désignés par le gestionnaire du quai.

§ 3. Le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles indiquées au § 2 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'explosivité.

Les dispositifs de ventilation appropriés ne peuvent être utilisés pour le dégazage par aspiration qu'avec un coupe-flammes monté immédiatement devant le ventilateur, du côté de l'aspiration.

La concentration de gaz doit être mesurée chaque heure pendant les deux premières heures après le début du dégazage, le dispositif de ventilation par refoulement ou par aspiration étant en marche, par un expert.

Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

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

§ 4. Si le dégazage de citernes à cargaison ayant contenu précédemment des matières dangereuses énumérées au § 2 ci-dessus n'est pas possible aux endroits désignés par le gestionnaire du quai, il peut être effectué pendant que le bateau fait route, à condition :

— que les prescriptions du § 3 soient respectées; la concentration de matières dangereuses dans le mélange à l'orifice de sortie doit toutefois être inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité;

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

— que toutes les entrées ou 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;

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

— 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.

§ 5. Les opérations de dégazage doivent être interrompues en cas d'orage lorsque par suite de conditions de vent défavorables des concentrations dangereuses de gaz sont à craindre en-dehors de la zone de cargaison devant les logements, la timonerie ou des locaux de service.

L'état critique est atteint dès que par des mesures au moyen d'instruments portables des concentrations de plus de 20 % de la limite inférieure d'explosivité ont été constatées dans ces zones.

§ 6. La signalisation prescrite à la colonne (19) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement peut être retirée par le conducteur lorsque après le dégazage des citernes à cargaison il a été constaté au moyen des appareils visés à la colonne (18) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement que les citernes à cargaison ne contiennent plus de gaz inflammables à une concentration supérieure à 20 % de la limite inférieure d'explosivité ni de concentration significative de gaz toxiques.

§ 7. Avant d'entreprendre les travaux qui pourraient entraîner les dangers décrits à l'article 21, les citernes à cargaison et les tuyauteries de la zone de cargaison sont nettoyées et dégazées.

Ces opérations ne peuvent être effectuées qu'en des emplacements désignés par le gestionnaire du quai.

Mesures à prendre après le déchargement des bateaux-citernes (système d'assèchement)

**Art. 15.** Le dégazage des citernes à cargaison et des tuyauteries de chargement et de déchargement qui ont été vidées après chaque opération de déchargement au moyen d'un système d'assèchement doit être effectué conformément à l'article 14.

Liste de contrôle des bateaux-citernes

**Art. 16.** § 1<sup>er</sup>. 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<sup>re</sup> 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 du gestionnaire du quai.

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<sup>er</sup> 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.

Réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux-citernes  
et remise de produits pour l'exploitation des bateaux-citernes

**Art. 17.** § 1<sup>er</sup>. La réception de déchets liquides non emballés huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux-citernes ne peut être effectuée que par aspiration.

§ 2. L'accostage et la réception de déchets huileux et graisseux ne peuvent avoir lieu pendant le chargement et le déchargement de matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement, 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.

§ 3. L'accostage et la remise de produits pour l'exploitation des bateaux ne peuvent avoir lieu pendant le chargement et le déchargement de matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement, 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.

§ 4. L'autorité gestionnaire peut accorder des dérogations aux prescriptions des §§ 1<sup>er</sup> et 2 ci-dessus.

Pendant le déchargement, elle peut également accorder des dérogations au § 3.

Stationnement

**Art. 18.** § 1<sup>er</sup>. 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 le Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume (annexe de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume).

§ 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 gestionnaire 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;

— 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 gestionnaire 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. 19.** Nonobstant les dispositions de l'article 18, 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 gestionnaire dans les plus brefs délais.

#### Obligation de notification

**Art. 20.** Le conducteur d'un bateau à cargaison sèche ou d'un bateau-citerne transportant des marchandises dangereuses notifie à l'autorité gestionnaire les informations visées à l'annexe 2 du présent arrêté avant le début de tout voyage lorsque celui-ci commence en Région wallonne.

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

#### Dangers causés par des travaux à bord

**Art. 21.** § 1<sup>er</sup>. Il est interdit d'effectuer des travaux exigeant l'utilisation de feu ou de courant électrique ou qui pourraient produire des étincelles :

— à bord de bateaux à marchandises sèches dans la zone protégée ou sur le pont à moins de 3,00 m de celle-ci à l'avant et à l'arrière;

— à bord de bateaux-citernes.

Cette prescription ne s'applique pas :

— lorsque les bateaux à marchandises sèches sont munis d'une autorisation des services compétents de l'autorité fédérale et de l'autorité gestionnaire ou d'une attestation confirmant le dégazage total de la zone protégée;

— lorsque les bateaux-citernes sont munis d'une autorisation des services compétents de l'autorité fédérale et de l'autorité gestionnaire ou d'une attestation confirmant le dégazage total du bateau;

— aux opérations d'amarrage.

§ 2. Ces travaux peuvent être effectués à bord de bateaux-citernes sans autorisation dans les locaux de service en dehors de la zone de cargaison lorsque les portes et fenêtres de ces locaux sont fermées et que le bateau n'est pas en cours de chargement, de déchargement ou de dégazage.

L'utilisation de tournevis et de clés en acier chromé au vanadium ou en matériaux équivalents du point de vue de la formation d'étincelles est autorisée.

#### Sanctions

**Art. 22.** Les agents régionaux visés à l'article 6 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques sont chargés de rechercher et de constater les infractions au présent arrêté.

#### Entrée en vigueur

**Art. 23.** Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au *Moniteur belge*.

#### Exécution

**Art. 24.** Le Ministre de l'Environnement et le Ministre qui a les Voies hydrauliques dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 2 février 2012.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature,  
de la Forêt et du Patrimoine,  
C. DI ANTONIO

ANNEXE 1<sup>re</sup>

## LISTE DE CONTRÔLE

1.

## LISTE DE CONTRÔLE

concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en oeuvre 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 m <sup>3</sup>	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 de gaz)							
Désignation de la matière	Citerne à cargaison No	débit de chargement/déchargement convenu					
		début		milieu		fin	
		débit m3/h	quantité m3	débit m3/h	quantité 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) *rayer la mention inutile*

3.

	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.



4.

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
14. Contrôle des prescriptions de service les plus importantes : - les installations et appareils d'extinction d'incendie sont-ils prêts au fonctionnement ? toutes les vannes et toutes les soupapes sont-elles contrôlées en position correcte ? l'interdiction générale de fumer est-elle ordonnée? tous les appareils de chauffage, de cuisine et de réfrigération à flamme sont-ils hors service ? les installations à gaz liquéfiés sont-elles coupées par le robinet d'arrêt principal ? les installations de radar sont-elles hors tension ? toutes les installations électriques pourvues d'une marque rouge sont-elles coupées ? toutes les fenêtres et portes sont-elles fermées ?	O O O O O O O O	O O 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) dispositif d'arrêt de la pompe à bord depuis l'installation à terre (uniquement en cas de déchargement du bateau)	O O	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. À 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.

Namur, le 2 février 2012.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature,  
de la Forêt et du Patrimoine,  
C. DI ANTONIO

---

## 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.

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

Namur, le 2 février 2012.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature,  
de la Forêt et du Patrimoine,  
C. DI ANTONIO

#### ÜBERSETZUNG

#### ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

D. 2012 — 628

[C - 2012/27031]

#### 2. FEBRUAR 2012 — Erlass der Wallonischen Regierung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Verträge und Akten in Sachen Straßen-, Eisenbahn- oder Wassertransport, Artikel 1, Absatz 1;

Aufgrund der am 21. März 2011 bzw. 4. Januar 2012 in Anwendung von Artikel 84, § 1, Absatz 1, 1° der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachten des Staatsrats Nr. 49.306/4 und 50.722/4;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 31. Juli 2009 über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen;

Auf Vorschlag des Ministers für Umwelt und des Ministers für öffentliche Arbeiten;

Nach Beratung,

Beschließt:

#### Gegenstand

**Artikel 1** - Durch den vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland umgesetzt, so wie sie durch die Richtlinie 2010/61/EU der Kommission vom 2. September 2010 zur erstmaligen Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt abgeändert wurde.

#### Anwendungsbereich

**Art. 2** - Der vorliegende Erlass findet Anwendung auf die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen in der Wallonischen Region, einschließlich der Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, des Umschlags auf einen oder von einem anderen Verkehrsträger sowie der transportbedingten Aufenthalte.

Der vorliegende Erlass gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter:

- a) mit Schiffen, die den Streitkräften gehören, oder für welche die Streitkräfte verantwortlich sind;
- b) mit Seeschiffen auf Seewasserstraßen, die Teil von Binnenwasserstraßen sind;
- c) mit Fähren, die Binnenwasserstraßen oder Binnenhäfen nur queren, oder
- d) die ausschließlich innerhalb eines abgeschlossenen Bereichs stattfindet.

#### Begriffsbestimmungen

**Art. 3** - Für die Zwecke des vorliegenden Erlasses gelten folgende Definitionen:

- 1) «ADN»: das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, das am 26. Mai 2000 in Genf geschlossen wurde, in der geltenden Fassung;
- 2) «Verordnung»: die Anlage zum Königlichen Erlass vom 31. Juli 2009 über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen;
- 3) «Schiff»: jedes Binnen- oder Seeschiff;
- 4) «Tankschiff»: ein Schiff, das für die Beförderung von Gütern in Ladetanks gebaut ist;
- 5) «Sachkundiger» bzw. «sachkundige Person»: eine Person, die imstande ist, eine ADN-Fachkenntnis nachzuweisen, und die den Anforderungen nach Kapitel 8.2 der Anlage zum Königlichen Erlass vom 31. Juli 2009 über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen genügt;

6) «Drittland»: ein Staat, der nicht Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums ist;

7) «Beförderung»: die Ortsveränderung der gefährlichen Güter einschließlich der transportbedingten Aufenthalte und einschließlich des verkehrsbedingten Verweilens der gefährlichen Güter in den Schiffen, Tanks und Containern vor, während und nach der Ortsveränderung sowie das zeitweilige Abstellen gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels;

8) «Verwaltungsbehörde»: die Wallonische Behörde oder die zu diesem Zweck bestimmte Behörde;

9) «Kaiverwalter»: die natürliche oder juristische Person, der der Eigentümer eines Kais dessen Bewirtschaftung gesetzlich anvertraut hat.

#### Drittländer

**Art. 4** - Die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen der Wallonischen Region und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften vorliegenden Erlasses eingehalten werden und soweit in der Verordnung nichts anderes bestimmt ist.

#### Einschränkungen der Beförderung

**Art. 5** - § 1. Die Verwaltungsbehörde kann den Schiffen, die eine nationale oder internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen der Wallonischen Region durchführen, zusätzliche Vorschriften, die in der Verordnung nicht vorgesehen sind, auferlegen.

§ 2. Bei den in § 1 erwähnten zusätzlichen Vorschriften handelt es sich um:

a) zusätzliche Vorschriften oder der Sicherheit dienende Einschränkungen für Schiffe, die bestimmte Kunstbauwerke wie Brücken oder Tunnel befahren, oder für Schiffe, die in Häfen oder anderen besonderen Beförderungsterminals ankommen oder von diesen ausgehen;

b) Vorschriften, in denen bestimmte von den Schiffen einzuhaltende Fahrstrecken genannt sind, um Wirtschaftszentren, Wohngebiete oder ökologisch sensible Gebiete oder Industriegebiete mit gefährlichen Anlagen oder Binnenwasserstraßen zu umgehen, die bedeutende physische Gefahren aufweisen;

c) besondere Vorschriften, in denen bestimmte einzuhaltende Fahrstrecken genannt sind, oder einzuhaltende Vorschriften für das Halten und Stillliegen der Schiffe mit gefährlichen Gütern bei extremen Witterungsbedingungen, Erdbeben, Unfällen, Demonstrationen, öffentlichen Unruhen oder bewaffneten Aufständen;

d) Einschränkungen für den Verkehr der Schiffe mit gefährlichen Gütern an bestimmten Tagen der Woche oder des Jahres.

§ 3. Die zuständigen Dienststellen der föderalen Behörde werden das Sekretariat der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die zusätzlichen Vorschriften nach § 2, a) und d), die von der Verwaltungsbehörde getroffen werden, unterrichten.

#### Lade- und Löscharbeiten

**Art. 6** - § 1. Gefährliche Güter, die mittels Trockengüterschiffen befördert werden, dürfen nur an den von dem Kaiverwalter bestimmten Stellen geladen oder gelöscht werden.

§ 2. Wenn Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 und Stoffe der Klasse 4.1 oder 5.2, für die in der Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 der Verordnung die Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist, an Bord sind, dürfen in Abweichung von § 1 Stoffe jeder Art nur an den vom Kaiverwalter bezeichneten und von den zuständigen Dienststellen der föderalen Behörde genehmigten Stellen geladen und gelöscht werden.

§ 3. Tankschiffe dürfen nur an den von dem Kaiverwalter bezeichneten Stellen beladen, gelöscht oder entgast werden.

Die Übernahme von flüssigen, unverpackten, öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen und die Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen gilt nicht als Laden oder Löschen im Sinne des oben stehenden Absatzes.

#### Zeitpunkt und Dauer der Lade- und Löscharbeiten der Trockengüterschiffe

**Art. 7** - § 1. Lade- und Löscharbeiten von Stoffen oder Gegenständen der Klasse 1, oder von Stoffen der Klassen 4.1 oder 5.2, für die in der Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 der Verordnung die Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist, dürfen nicht ohne Genehmigung der zuständigen Dienststellen der föderalen Behörde begonnen werden.

Der Beginn der Lade- und Löscharbeiten dieser Güter wird vom Kaiverwalter genehmigt.

Diese Vorschrift gilt auch für das Laden und Löschen anderer Güter, wenn Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1, oder Stoffe der Klassen 4.1 oder 5.2, für die in der Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 der Verordnung die Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist, an Bord sind.

§ 2. Lade- und Löscharbeiten von Stoffen oder Gegenständen der Klasse 2, oder von Stoffen der Klassen 1 oder 4.1, für die in der Spalte (5.2) der Tabelle A des Kapitels 12 der Verordnung die Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist, müssen während eines Gewitters unterbrochen werden.

## Umladen

**Art. 8** - Es ist verboten, ohne Genehmigung des Kaiverwalters die Ladung von Trockengüterschiffen oder Tankschiffen vollständig oder teilweise außerhalb einer dafür von diesem Verwalter bezeichneten Umschlagstelle in ein anderes Schiff umzuladen.

## Beförderungsart

**Art. 9** - Die Verwaltungsbehörde kann Beschränkungen bezüglich der Einbeziehung von Trockengüterschiffen oder Tankschiffen, die gefährliche Güter befördern, in großen Schubverbänden auferlegen.

Wenn Trockengüterschiffe Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1, oder Stoffe der Klassen 4.1 oder 5.2, für die in der Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 der Verordnung die Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist, oder Stoffe der Klasse 7 der Nrn. UN 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 oder 3321 bis 3333 befördern, ist diese Bestimmung nicht anwendbar.

## Maßnahmen während des Ladens, Beförderns, Löschens und Handhabens der Ladung

**Art. 10** - Ohne Sondergenehmigung des Kaiverwalters ist das Füllen und Entleeren von Gefäßen, Tankfahrzeugen, Kesselwagen, Großpackmitteln (IBC), Großverpackungen, MEGC, ortsbeweglichen Tanks oder Tankcontainern an Bord des Trockengüterschiffs oder des Tankschiffs verboten.

## Handhaben und Stauen der Ladung

**Art. 11** - § 1. Während die Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1, die in der Tabelle A von Kapitel 3.2 der Verordnung angeführt sind, in die Trockengüterschiffe geladen und von ihnen gelöscht werden, dürfen andere Räume nicht beladen oder gelöscht und Brennstofftanks nicht befüllt oder entleert werden.

§ 2. Während des Ladens oder Löschens von Ladetanks von Tankschiffen darf nichts anderes geladen oder gelöscht werden.

§ 3. Die Verwaltungsbehörde kann Ausnahmen zulassen, aber im Rahmen von § 2 nur während des Löschens.

## Beförderung von geschmolzenem Schwefel in Tankschiffen

**Art. 12** - Wenn bei der Beförderung von UN 2448 Schwefel, Geschmolzen in Tankschiffen die Konzentration von Schwefelwasserstoff in den Ladetanks über 1,85% ansteigt, muss der Schiffsführer unverzüglich die Verwaltungsbehörde darüber unterrichten.

## Beförderung von Wasserstoffperoxid in Tankschiffen

**Art. 13** - Ladetanks, in denen Wasserstoffperoxidlösungen befördert wurden, dürfen nicht für andere Ladungen benutzt werden.

## Entgasung der leeren Ladetanks von Tankschiffen

**Art. 14** - § 1. Das Entgasen leerer oder entladener Ladetanks in die Atmosphäre ist unter den nachfolgenden Bedingungen gestattet.

§ 2. Entladene oder leere Ladetanks, die gefährliche Stoffe der Klasse 2 oder der Klasse 3 mit einem Klassifizierungscode in Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (3b) der Verordnung, der den Buchstaben «T» enthält, der Klasse 6.1 oder der Klasse 8 mit Verpackungsgruppe I enthalten haben, dürfen nur durch sachkundige Personen gemäß Absatz 8.2.1.2 der Verordnung entgast werden.

Das Entgasen darf nur an vom Kaiverwalter bezeichneten Stellen erfolgen.

§ 3. Entladene oder leere Ladetanks, die andere als die in § 2 genannten gefährlichen Stoffe enthalten haben, dürfen während der Fahrt mittels geeigneter Lüftungseinrichtungen bei geschlossenen Tankklukendeckeln und Abführung des Gas/Luftgemische durch dauerbrandsichere Flammendurchschlagsicherungen entgast werden.

Im normalen Betrieb muss an der Austrittsstelle des Gas-/Luftgemisches dessen Produktkonzentration weniger als 50% der unteren Explosionsgrenze betragen.

Geeignete Lüftungseinrichtungen bei der saugenden Entgasung dürfen nur mit einer unmittelbar auf der Saugseite des Ventilators vorgeschalteten Flammendurchschlagsicherung betrieben werden.

Die Gaskonzentration ist bei blasendem oder saugendem Betrieb der Lüftungseinrichtungen während der ersten zwei Stunden nach Beginn des Entgasens stündlich von einem Sachkundigen zu messen.

Die Messergebnisse müssen schriftlich festgehalten werden.

Im Bereich von Schleusen einschließlich ihrer Vorhäfen ist das Entgasen verboten.

§ 4. Wenn das Entgasen von Ladetanks, die die in § 2 genannten gefährlichen Stoffe enthalten haben, an den von dem Kaiverwalter bezeichneten Stellen nicht möglich ist, kann ein Entgasen während der Fahrt erfolgen, wenn:

— die in § 3 genannten Bedingungen eingehalten werden, wobei jedoch in dem ausgeblasenem Gemisch die Produktkonzentration an der Austrittsstelle nicht mehr als 10% der unteren Explosionsgrenze betragen darf;

— eine Gefährdung der Besatzung ausgeschlossen ist;

— alle Zugänge und Öffnungen von Räumen, die mit dem Freien in Verbindung stehen, geschlossen sind. Dies gilt nicht für die Zuluftöffnungen des Maschinenraums und von Überdruckanlagen;

— an Deck arbeitende Besatzungsmitglieder geeignete Schutzausrüstungen tragen;

— dies nicht im Bereich von Schleusen einschließlich ihrer Vorhäfen, unter Brücken oder in dicht besiedelten Gebieten stattfindet.

§ 5. Der Entgasungsvorgang muss während eines Gewitters und, wenn infolge ungünstiger Windverhältnisse außerhalb des Bereichs der Ladung vor der Wohnung, dem Steuerhaus oder Betriebsräumen mit gefährlichen Gaskonzentrationen zu rechnen ist, unterbrochen werden.

Der kritische Zustand ist erreicht, sobald durch Messungen mittels tragbaren Messgeräts Konzentrationen von mehr als 20% der unteren Explosionsgrenze in diesen Bereichen nachgewiesen worden sind.

§ 6. Wenn nach dem Entgasen der Ladetanks mit Hilfe der in Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (18) der Verordnung genannten Geräte festgestellt wird, dass weder die Konzentration an brennbaren Gasen innerhalb der Ladetanks über 20% der unteren Explosionsgrenze liegt, noch eine bedeutsame Konzentration an giftigen Gasen feststellbar ist, darf die Bezeichnung nach Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (19) der Verordnung vom Schiffsführer weggenommen werden.

§ 7. Vor der Durchführung von Arbeiten, die mit Gefahren gemäß Artikel 21 verbunden sein können, sind die Ladetanks und die im Bereich der Ladung befindlichen Rohrleitungen zu reinigen und zu entgasen.

Diese Vorgänge dürfen nur an vom Kaiverwalter bezeichneten Stellen erfolgen.

Nach dem Löschen von Tankschiffen zu treffende Maßnahmen (Nachlenzsystem)

**Art. 15** - Die Entgasung der Ladetanks und der Lade- und Löschleitungen, die nach jedem Löschvorgang anhand eines Nachlenzsystems entleert worden sind, hat gemäß Artikel 14 stattzufinden.

#### Prüfliste für Tankschiffe

**Art. 16** - § 1. Mit dem Laden oder Löschen von Tankschiffen darf nicht angefangen werden, solange nicht eine Prüfliste, die mit dem Muster der Anlage 1 zu vorliegendem Erlass übereinstimmt, für die betreffende Ladung ausgefüllt worden ist.

Die Fragen 1 bis 18 der Prüfliste müssen zur Bestätigung mit «X» angekreuzt werden, und die nicht zutreffenden Fragen sind zu streichen.

Wenn nicht alle Fragen mit «JA» beantwortet werden können, ist das Laden oder Löschen nur mit der Zustimmung des Kaiverwalters gestattet.

Die Prüfliste muss in zwei Exemplaren ausgefüllt und vom Schiffsführer oder einer von ihm beauftragten Person und von der für die Bedienung der Landanlage verantwortlichen Person unterzeichnet werden.

Die Prüfliste ist mindestens in einer vom Schiffsführer verständlichen und einer von der für die Bedienung der Landanlage verantwortlichen Person verständlichen Sprache zu drucken.

§ 2. Die Bestimmungen von § 1 gelten nicht bei der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen in Bilgenentölungsbooten und bei der Übergabe von Schiffsbetriebsstoffen durch Bunkerboote.

#### Übernahme von öl- und fetthaltigen Abfällen, die beim Betrieb von Tankschiffen anfallen und Übergabe von Tankschiffbetriebsstoffen

**Art. 17** - § 1. Die Übernahme von flüssigen, unverpackten, öl- und fetthaltigen Tankschiffsbetriebsabfällen darf nur im Saugbetrieb erfolgen.

§ 2. Das Anlegen und die Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen darf nicht während des Ladens und Löschens von Stoffen, bei denen nach Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (17) der Verordnung Explosionsschutz erforderlich ist, sowie während des Entgasens von Tankschiffen erfolgen.

Diese Vorschrift gilt nicht für Bilgenentölungsboote, sofern die Explosionsschutzbestimmungen für das gefährliche Gut eingehalten werden.

§ 3. Das Anlegen und die Übergabe von Schiffsbetriebsstoffen darf nicht während des Ladens und Löschens von Stoffen, bei denen nach Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (17) der Verordnung Explosionsschutz erforderlich ist, sowie während des Entgasens von Tankschiffen erfolgen.

Diese Vorschrift gilt nicht für Bunkerboote, sofern die Explosionsschutzbestimmungen für das gefährliche Gut eingehalten werden.

§ 4. Die Verwaltungsbehörde kann Abweichungen von den Vorschriften der oben stehenden § 1 und § 2 zulassen.

Während des Löschens kann sie auch Abweichungen von § 3 zulassen.

#### Stillliegen

**Art. 18** - § 1. Schiffe, die gefährliche Güter befördern, dürfen nicht in geringerer Entfernung von anderen Schiffen stillliegen als in der allgemeinen Polizeiverordnung für die Schifffahrt auf den Binnengewässern des Königreichs (Anlage zum Königlichen Erlass vom 24. September 2006 zur Festlegung der allgemeinen Polizeiverordnung für die Schifffahrt auf den Binnengewässern des Königreichs) vorgeschrieben.

§ 2. An Bord stillliegender Tankschiffe oder Trockengüterschiffe, die gefährliche Güter befördern, und für die in Kapitel 3.2, Tabelle A, Spalte (12) der Verordnung eine Kennzeichnung vorgesehen ist muss sich ständig ein Sachkundiger aufhalten.

Die Verwaltungsbehörde kann jedoch die Schiffe, die in einem Hafenbecken oder an dafür zugelassenen Stellen stillliegen, von dieser Verpflichtung befreien.

§ 3. Außerhalb der vom Kaiverwalter besonders angegebenen Liegeplätze darf beim Stillliegen der nachstehende Abstand nicht unterschritten werden:

— 100 m von geschlossenen Wohngebieten, Kunstbauten und Tanklagern, wenn das Schiff nach Tabelle A, Spalte (12) der Verordnung für die Trockengüterschiffe, und nach Tabelle C, Spalte (19) der Verordnung für die Tankschiffe, eine Bezeichnung mit einem blauen Kegel oder einem blauen Licht führen muss;

— 100 m von Kunstbauten und Tanklagern, und 300 m von geschlossenen Wohngebieten wenn das Schiff nach Tabelle A, Spalte (12) der Verordnung für die Trockengüterschiffe, und nach Tabelle C, Spalte (19) der Verordnung für die Tankschiffe, eine Bezeichnung mit zwei blauen Kegeln oder zwei blauen Lichtern führen muss;

— 500 m von geschlossenen Wohngebieten, Kunstbauten und Lagern für Gase oder entzündbare Flüssigkeiten, wenn das Trockengüterschiff nach Tabelle A, Spalte (12) der Verordnung eine Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern führen muss.

Während des Wartens vor Schleusen oder Brücken ist es zulässig, geringere Abstände einzuhalten.

In diesen Fällen gilt jedoch ein Mindestabstand von 100 m.

§ 4. Die Verwaltungsbehörde kann unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse geringere als die unter § 2 genannten Abstände zulassen.

#### Anhalten der Trockengüterschiffe

**Art. 19** - Wenn der Verkehr eines Trockengüterschiffes, das Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 oder Stoffe der Klasse 4.1 oder 5.2 befördert, für die nach Kapitel 3.2, Tabelle A, Spalte (12) der Verordnung eine Bezeichnung mit drei blauen Kegeln oder drei blauen Lichtern vorgeschrieben ist,

— sei es infolge äußerer Einflüsse (ungünstige Wetterbedingungen, ungünstige Bedingungen der Wasserstraße, usw.);

— sei es infolge von Umständen, die mit dem Schiff selbst zusammenhängen (Unfall oder Zwischenfall),

gefährlich zu werden droht, muss das Schiff, unbeschadet der Vorschriften des Artikels 18, an einer geeigneten und von Wohnhäusern, Häfen, Kunstbauwerken und Lagern für Gase oder entzündbare Flüssigkeiten möglichst weiten Stelle anhalten. Der Schiffsführer unterrichtet unverzüglich die Verwaltungsbehörde.

#### Meldepflicht

**Art. 20** - Der Führer eines Trockengüterschiffes oder eines Tankschiffes, das gefährliche Güter befördert, übermittelt der Verwaltungsbehörde die in der Anlage 2 vorliegenden Erlasses genannten Informationen vor dem Beginn jeglicher Reise, wenn diese in der Wallonischen Region anfängt.

Die Auskünfte können mündlich, über Funktelefon, oder ggf. durch einen automatischen Funktelegrafiedienst, oder schriftlich mitgeteilt werden.

#### Gefahren bei Arbeiten an Bord

**Art. 21** - § 1. Es ist verboten, Arbeiten durchzuführen, die die Verwendung von Feuer oder elektrischem Strom erfordern oder bei deren Ausführung Funken entstehen können, dies

— an Bord von Trockengüterschiffen im geschützten Bereich oder an Deck in Längsrichtung bis zu 3 davor oder dahinter, und

— an Bord von Tankschiffen.

Diese Vorschrift gilt nicht:

— wenn für Trockengüterschiffe eine Genehmigung der zuständigen Dienststellen der föderalen Behörde und der Verwaltungsbehörde oder eine Gasfreiheitsgenehmigung für den geschützten Bereich vorliegt;

— wenn für Tankschiffe eine Genehmigung der zuständigen Dienststellen der föderalen Behörde und der Verwaltungsbehörde oder eine Gasfreiheitsgenehmigung für das Schiff vorliegt;

— für Festmacharbeiten.

§ 2. Auf Tankschiffen dürfen diese Arbeiten ohne Genehmigung vorgenommen werden in Betriebsräumen außerhalb des Bereichs der Ladung, wenn die Türen und Öffnungen dieser Räume geschlossen sind und das Schiff nicht beladen, gelöscht oder entgast wird.

Die Verwendung von Schraubendrehern und Schraubenschlüsseln aus Chrom-Vanadium-Stahl oder hinsichtlich Funkenbildung gleichwertigen Materialien ist zugelassen.

#### Strafmaßnahmen

**Art. 22** - Die in Artikel 6 des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes erwähnten regionalen Bediensteten sind damit beauftragt, die Verstöße gegen den vorliegenden Erlass aufzuspüren und festzustellen.

#### Inkrafttreten

**Art. 23** - Der vorliegende Erlass tritt am ersten Tag des Monats nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

#### Durchführung

**Art. 24** - Der Minister für Umwelt und der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Wasserstraßen gehören, werden jeder in seinem Bereich mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 2. Februar 2012

Der Minister-Präsident  
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität  
Ph. HENRY

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur,  
Forstwesen und Erbe  
C. DI ANTONIO

## ANLAGE 1

## PRÜFLISTE

1.

## PRÜFLISTE

über die Beachtung von Sicherheitsvorschriften und die Umsetzung von notwendigen Maßnahmen für das Laden oder Löschen.

## Angaben zum Schiff

..... Nr.....  
 (Schiffsname) (amtliche Schiffsnummer)  
 .....  
 (Typ des Tankschiffs)

## Angaben zum Laden oder Löschen

.....  
 (Lade- oder Löschstelle) (Ort)  
 .....  
 (Datum) (Uhrzeit)

## Angaben zur Ladung

Menge m <sup>3</sup>	Stoffbezeichnung	Stoffnummer	Klasse
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

## Angaben zur letzten Ladung \*/

Stoffbezeichnung	Stoffnummer	Klasse
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

\*/ nur bei Beladung auszufüllen



2.

Lade-/Löschrate (nicht auszufüllen beim Laden von Gasen)							
Stoffbezeichnung	Ladetank Nr	Vereinbarte Lade- oder Löschrates					
		Anfang		Mitte		Ende	
		Rate m3/h	Menge m3	Rate m3/h	Menge m3	Rate m3/h	Menge m3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Wird die Lade-/Löschleitung von der Landanlage / vom Schiff aus nach dem Laden / Löschen leer gedrückt bzw. gesaugt?

gedrückt 1)

gesaugt 1)

Wenn gedrückt, auf welche Weise?

.....  
(z.B. Luft, Inertgas, Molch)

..... kPa  
(maximal zulässiger Druck im Ladetank)

..... Liter  
(geschätzte Nachlaufmenge)

Fragen an den Schiffsführer oder an die von ihm beauftragte Person an Bord und an die verantwortliche Person der Lade-/Löschstelle

Mit dem Laden oder Löschen darf erst begonnen werden, wenn alle nachfolgenden Fragen der Prüfliste mit "X" angekreuzt, d.h. mit "JA" beantwortet sind und die Liste von beiden Personen unterschrieben ist.

Nicht zutreffende Fragen sind zu streichen.

Können nicht alle zutreffenden Fragen mit "JA" beantwortet werden, ist das Laden oder das Löschen nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde gestattet.

---

1) *Nicht zutreffendes streichen*

3.

	Schiff	Lade- / Löschstelle
1. Ist das Schiff zur Beförderung der Ladung zugelassen?	O */	O */
2. <i>(Bleibt offen).</i>		
3. Ist das Schiff den örtlichen Verhältnissen entsprechend gut festgemacht?	O	–
4. Sind im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden, im das Schiff auch in Notfällen zu betreten oder zu verlassen?	O	O
5. Ist eine wirksame Beleuchtung der Lade- / Löschstelle und der Fluchtwege sichergestellt?	O	O
6. Schiff-Land-Verbindung		
6.1 Befinden sich die Lade-/Löschleitungen zwischen Schiff und Land in gutem Zustand?	–	O
Sind sie richtig angeschlossen?	–	O
Sind alle Verbindungsflanschen mit geeigneten Dichtungen versehen?	–	O
Sind alle Verbindungsbolzen eingesetzt und angezogen?	–	O
Sind die Gelenkarme in allen Betriebsachsen frei beweglich und haben sie und die Schläuche genügend Spielraum?	O	O
	–	O
7. Sind alle unbenutzten Anschlüsse der Lade- / Löschleitungen und der Gassammelleitung einwandfrei blindgeflanscht?	O	O
8. Sind unter den benutzten Anschlussstutzen geeignete Mittel vorhanden, um Leckflüssigkeit aufzunehmen?	O	O
9. Sind die abnehmbaren Verbindungen zwischen Ballast- und Lenzleitungen einerseits und Lade-/Löschleitungen andererseits ausgebaut?	O	–
10. Ist für die gesamte Dauer des Ladens oder des Löschens eine stetige und zweckmäßige Überwachung sichergestellt?	O	O
11. Ist die Verständigung zwischen Schiff und Land sichergestellt?	O	O
12.1 Ist die Gassammelleitung bei der Beladung des Schiffes an die Gasrückführleitung an Land (soweit erforderlich bzw. vorhanden) angeschlossen?	O	O
12.2 Ist durch die Landanlage sichergestellt, dass der Druck an der Übergabestelle den Öffnungsdruck des Hochgeschwindigkeitsventils nicht übersteigt?	–	O */
12.3 Ist, wenn nach Kapitel 3.2, Tabelle C Spalte (17) der ADN-Regelung Explosionsschutz erforderlich ist, durch die Landanlage sichergestellt, dass in deren Gasrückführ- oder Gaspendelleitung eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt?	–	O
Sind die Maßnahmen hinsichtlich "Non-Stop" und "Alarm" bekannt?	O	O

\*/ nur bei Beladung auszufüllen..

4.

	Schiff	Lade- / Löschstelle
14. Kontrolle der wichtigsten Betriebsvorschriften: - Sind die vorgeschriebenen Feuerlöscheinrichtungen und – geräte betriebsfähig? Sind alle Ventile und Absperrorgane auf richtige Stellung kontrolliert? Ist ein generelles Rauchverbot angeordnet? Sind die Heiz-, Koch- und Kühlgeräte mit offener Flamme außer Betrieb? Sind die Flüssiggasanlagen am Hauptsperrorgan abgeschaltet? Sind die Radargeräte spannungsfrei gemacht? Sind alle elektrischen Einrichtungen mit roter Kennzeichnung abgeschaltet? Sind alle Fenster und Türen geschlossen?	 <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	 <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> – – – – – –
15.1 Ist der Ausgangsdruck der bordeigenen Löschpumpe auf den zulässigen Betriebsdruck der Landanlage abgestimmt? 15.2 Ist der Ausgangsdruck der landseitigen Ladepumpe auf den zulässigen Betriebsdruck der Bordanlage abgestimmt?	 <input type="radio"/> –	 – <input type="radio"/>
16. Ist das Niveau-Warngerät betriebsfähig?	<input type="radio"/>	-
17. Ist das nachstehende System angeschlossen, betriebsfähig und überprüft?  Auslösung der Überlaufsicherung (nur beim Laden des Schiffes) Abschaltung der bordeigenen Pumpe von Land aus (nur beim Löschen des Schiffes)	 <input type="radio"/> <input type="radio"/>	 <input type="radio"/> <input type="radio"/>
18. Nur auszufüllen im Falle des Ladens oder Löschens von Stoffen, für deren Beförderung ein geschlossenes Schiff oder ein offenes Schiff mit Flammendurchschlagsicherungen vorgeschrieben ist: Sind die Tankluken, Sicht-, Peil- und Probeentnahmeöffnungen der Ladetanks geschlossen oder gegebenenfalls durch in gutem Zustand befindliche Flammendurchschlagsicherungen gesichert?	 <input type="radio"/>	 –
Geprüft, ausgefüllt und unterzeichnet		
Für das Schiff:		Für die Lade- / Löschstelle:
.....		.....
Name (in Großbuchstaben)		Name (in Großbuchstaben)
.....		.....
(Unterschrift)		(Unterschrift)

Erklärung

Frage 3:

Unter «gut festgemacht» wird verstanden, dass das Schiff derartig an der Landungsbrücke bzw. am Umschlagsteiger befestigt ist, dass es ohne übergebürliche Einwirkung Dritter in keiner Richtung eine Bewegung ausführen kann, die das Umschlaggerät überbeanspruchen könnte. Dabei ist den an dieser Örtlichkeit gegebenen bzw. voraussehbaren Wasserspiegelschwankungen und Besonderheiten Rechnung zu tragen.

Frage 4:

Das Schiff muss jederzeit sicher betreten und verlassen werden können. Stehen landseitig keine geschützten Fluchtwege oder nur ein Fluchtweg zum schnellen Verlassen des Schiffes im Notfall zur Verfügung, muss schiffseitig ein weiteres geeignetes Fluchtmittel vorhanden sein (z.B. ein ausgebrachtes Beiboot).

Frage 6:

Für die Lade-/Löschschläuche muss eine gültige Prüfbescheinigung vorliegen. Das Material der Leitungen muss den vorgesehenen Beanspruchungen widerstehen können und für den Umschlag der jeweiligen Stoffe geeignet sein. Der Begriff Leitungen umfasst sowohl Schläuche als auch Lade-/Löscharmee. Die Umschlagsleitungen zwischen Schiff und Land müssen so angebracht sein, dass sie durch die üblichen Schiffsbewegungen infolge Wasserspiegeländerungen, vorbeifahrender Schiffe und des Lade-/Löschvorgangs nicht beschädigt werden. Ebenso müssen alle Flanschverbindungen mit den passenden Dichtungen und genügend Befestigungsmitteln versehen sein, damit Leckage ausgeschlossen ist.

Frage 10:

Das Laden oder Löschen muss an Bord und an Land derart beaufsichtigt werden, dass im Bereich der Übergabeleitungen auftretende Gefahren sofort erkannt werden können. Wenn die Überwachung mit technischen Hilfsmitteln ausgeführt wird, muss zwischen der Landanlage und dem Schiff vereinbart werden, in welcher Weise die Überwachung gesichert ist.

Frage 11:

Für einen sicheren Lade-/Löschvorgang ist eine gute Verständigung zwischen Schiff und Land erforderlich. Zu diesem dürfen Telefon- und Funkgerät nur verwendet werden, wenn sie explosionsgeschützt und in Reichweite der Aufsichtsperson angeordnet sind.

Frage 13:

Vor Beginn des Lade-/Löschvorgangs müssen sich der Vertreter der Landanlage und der Schiffsführer oder die von ihm beauftragte Person an Bord über die anzuwendenden Verfahren einigen. Den besonderen Eigenschaften der zu ladenden oder zu löschenden Stoffe ist Rechnung zu tragen.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 2. Februar 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 2. Februar 2012

Der Minister-Präsident  
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität  
Ph. HENRY

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur,  
Forstwesen und Erbe  
C. DI ANTONIO

---

## Anlage 2

### MELDEPFLICHT

#### A. Allgemeine Informationen

##### a) Identifikation des Schiffes:

- Name;
- Amtliche Kennnummer;
- Tragfähigkeit

##### b) Bestimmungsort.

##### c) Vorgesehener Beförderungsweg – geschätzte Anlaufzeit und geschätzte Auslaufzeit.

##### d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

#### B. Ladungsinformationen

##### a) genaue technische Bezeichnung der gefährlichen Stoffe (nach dem Transportdokument):

- zugewiesene UN-Nummer, mit den Buchstaben «UN» vor der Nummer, oder Stoffnummer,
- amtliche Transportbezeichnung (Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte (2) der Verordnung),
- Angaben nach Kapitel 3.2, Tabelle C Spalte (5) der Verordnung,
- gegebenenfalls die dem Stoff zugewiesene Verpackungsgruppe, der die Buchstaben «VG» (Frz. «GE») vorangestellt werden.

##### b) die Mengen dieser Güter und ihr Aufbewahrungsort an Bord sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummer.

##### c) Bestätigung des Vorhandenseins einer Aufstellung, eines Verzeichnisses oder eines Lageplans in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen Güter im Einzelnen und ihres Aufbewahrungsorts im Schiff.

##### d) Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 2. Februar 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 2. Februar 2012

Der Minister-Präsident  
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität  
Ph. HENRY

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur,  
Forstwesen und Erbe  
C. DI ANTONIO

## VERTALING

## WAALSE OVERHEIDSDIENST

N. 2012 — 628

[C — 2012/27031]

**2 FEBRUARI 2012. — Besluit van de Waalse Regering  
betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren**

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, eerste lid;

Gelet op de adviezen 49.306/4 en 50.722/4 van de Raad van State, respectievelijk gegeven op 21 maart 2011 en 4 januari 2012, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;

Op de voordracht van de Minister van Leefmilieu en van de Minister van Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

## Doelstelling

**Artikel 1.** Bij dit besluit wordt Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2001/61/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, omgezet.

## Toepassingsgebied

**Art. 2.** Dit besluit is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren in het Waalse Gewest met inbegrip van de activiteiten met betrekking tot het laden en het lossen, de overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en het noodzakelijke oponthoud tijdens het vervoer.

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

- a) door vaartuigen die eigendom zijn van of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten;
- b) door zeeschepen over maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren;
- c) door veerboten die uitsluitend een binnenwater of haven oversteken; of
- d) dat volledig binnen de begrenzing van een afgesloten gebied plaatsvindt.

## Begripsomschrijvingen

**Art. 3.** In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

- 1) « ADN » : de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gesloten te Genève op 26 mei 2000, als gewijzigd;
- 2) « reglement » : de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;
- 3) « vaartuig » : elk binnenschip of zeeschip;
- 4) « tankschip » : een schip bestemd voor het vervoer van stoffen in ladingstanks;
- 5) « deskundige » : persoon die kan bewijzen dat ze een gespecialiseerde kennis heeft van de « ADN » en die voldoet aan de eisen bedoeld in hoofdstuk 8.2. van de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;
- 6) « derde land » : een Staat die geen lid is van de Europese Economische Ruimte;
- 7) « vervoer » : de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de schepen, tanks en in de containers vóór, tijdens en na de verplaatsing; onder deze definitie valt ook de tijdelijke tussenopslag van gevaarlijke goederen voor de verandering van wijze van vervoer of vervoermiddel.
- 8) « beherende overheid » : de Waalse Regering of de daartoe aangewezen overheid;
- 9) « kaaibeheerder » : de natuurlijke of rechtspersoon aan wie de eigenaar van een kaai er ook wettelijk de uitbating van heeft toevertrouwd.

## Derde land

**Art. 4.** Het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren tussen het Waalse Gewest en derde landen wordt toegestaan indien wordt voldaan aan de voorschriften van dit besluit, tenzij in het reglement anders is vermeld.

## Vervoersbeperkingen

**Art. 5. § 1.** De beherende overheid mag op het grondgebied van het Waalse Gewest bepaalde aanvullende voorschriften, die niet in dit reglement zijn opgenomen, van toepassing verklaren op de vaartuigen die een nationaal of internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren uitvoeren.

§ 2. De in § 1 bedoelde aanvullende voorschriften zijn :

a) aanvullende veiligheidseisen of beperkingen betreffende schepen die gebruik maken van bepaalde kunstwerken, zoals bruggen of tunnels, of schepen die havens of andere vervoersterminals aandoen of verlaten;

b) voorschriften voor schepen die voorgeschreven routes volgen om handelsgebieden of woonwijken, milieugevoelige gebieden, industriële zones met gevaarlijke installaties of binnenwaterwegen die bijzondere fysische gevaren vertonen, te vermijden;

c) buitengewone voorschriften met betrekking tot routing of parkeren van schepen met gevaarlijke goederen, ten gevolge van extreme weersomstandigheden, aardbeving, ongeval, manifestaties van vakbewegingen, burgeroproer of gewapende opstand;

d) beperkingen betreffende het verkeer van schepen die gevaarlijke goederen op bepaalde dagen van de week of het jaar vervoeren.

§ 3. Het Secretariaat van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties zal door de bevoegde diensten van de federale overheid in kennis worden gesteld van de in de punten a) en d) van § 2 bedoelde aanvullende voorschriften genomen door de beherende overheid.

#### Los- en laadplaatsen

**Art. 6.** § 1. De gevaarlijke stoffen vervoerd in droge-ladingschepen mogen slechts op de daartoe door de kaaibeheerder 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 kaaibeheerder 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 scheepsaanrijfstoffen 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. 7.** § 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 kaaibeheerder 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.

#### Overslag

**Art. 8.** Het is verboden, zonder toestemming van de kaaibeheerder, 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. 9.** De beherende overheid kan beperkingen betreffende de opneming van droge-ladingschepen of van tankschepen die gevaarlijke stoffen in grote duwstallen 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. 10.** Zonder specifieke toestemming van de kaaibeheerder 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.

#### Behandelen en stuwen van de lading

**Art. 11.** § 1. Tijdens het laden of het lossen van de stoffen of voorwerpen van klasse I vermeld in tabel A van hoofdstuk 3.2. van het reglement in droge-ladingschepen mag geen enkele andere laadruim geladen of gelost worden en mogen geen brandstoftanks gevuld of geleidigd worden.

§ 2. Tijdens het laden of lossen van de ladingstanks van de tankschepen is het verboden een andere lading te laden of te lossen.

§ 3. De beherende overheid kan afwijkingen toestaan maar in het kader van § 2 slechts tijdens het lossen.

#### Vervoer van gesmolten zwavel in tankschepen

**Art. 12.** Wanneer tijdens het vervoer van UN 2448 gesmolten zwavel in tankschepen de concentratie van zwavelwaterstof hoger is dan 1,85 %, moet de schipper er de beherende overheid onmiddellijk van in kennis brengen.

#### Vervoer van waterstofperoxide in tankschepen

**Art. 13.** De ladingstanks waarin waterstofperoxide in oplossing is vervoerd, mag niet voor andere ladingen opnieuw gebruikt worden.

#### Ontgassen van lege ladingstanks van de tankschepen

**Art. 14.** § 1. Het ontgassen van geloste of lege ladingtanks naar de atmosfeer is onder de volgende voorwaarden toegestaan.

§ 2. Geloste of lege ladingtanks, die tevoren gevaarlijke stoffen van de klasse 2 of de klasse 3 met Classificatiecode T' in kolom (3b), Tabel C van hoofdstuk 3.2. van het reglement, van de klasse 6.1 of de klasse 8 met verpakkingsgroep I hebben bevat, mogen slechts door deskundige personen overeenkomstig lid 8.2.1.2 van het reglement worden ontgast.

Het ontgassen mag slechts worden uitgevoerd op door de kaaibeheerder toegelaten plaatsen.

§ 3. Geloste of lege ladingtanks, die andere als de onder § 2 genoemde gevaarlijke stoffen hebben bevat, mogen tijdens de vaart met behulp van geschikte ventilatie-inrichtingen worden ontgast, mits de tankdeksels zijn gesloten en de afvoer van het gas/luchtmengsel via vlamkerende inrichtingen, die een duurbrand kunnen doorstaan, plaatsvindt.

Onder normale bedrijfsomstandigheden moet op de plaats van uittreding van het gas/luchtmengsel de gasconcentratie minder dan 50 % van de onderste explosiegrens bedragen.

Geschikte ventilatie-inrichtingen bij de zuigende ontgassing mogen slechts met een direct op de zuigzijde van de ventilator aangebracht vlamkerende inrichting worden gebruikt.

De gasconcentratie moet bij blazende of zuigende werking van de ventilatie-inrichtingen tijdens de eerste twee uren na het begin van het ontgassen ieder uur door een deskundige worden gemeten.

De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd.

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

§ 4. Indien het ontgassen van ladingtanks, die tevoren de in § 2 genoemde gevaarlijke stoffen hebben bevat, op de door de plaatselijk kaaibeheerder aangewezen plaatsen niet mogelijk is, kan tijdens de vaart worden ontgast, mits :

— aan de in § 3 genoemde voorwaarden is voldaan, waarbij echter de concentratie aan gevaarlijke stoffen in het uitgeblazen mengsel op de plaats van uittreding niet meer dan 10 % van de onderste explosiegrens mag bedragen;

— gevaar voor de bemanning is uitgesloten;

— alle toegangen en openingen van ruimten, die met de buitenlucht in verbinding staan zijn gesloten; dit is niet van toepassing op lucht toevoeropeningen van de machinekamer en op overdrukinrichtingen;

— de aan dek werkende bemanningsleden geschikte veiligheidsuitrusting dragen;

— dit niet in de nabijheid van sluizen, inclusief hun voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden plaatsvindt.

§ 5. Het ontgassen moet worden onderbroken indien in geval van onweer ten gevolge van ongunstige windomstandigheden buiten de ladingzone bij de woning, het stuurhuis of dienstruimten gevaarlijke gasconcentraties te verwachten zijn.

De kritische toestand is bereikt zodra door middel van meting met behulp van een draagbare detectiemeter concentraties van meer dan 20 % van de onderste explosiegrens in deze gebieden worden aangetoond.

§ 6. Indien na het ontgassen van de ladingtanks met behulp van de in kolom 18 van tabel C van hoofdstuk 3.2. van het reglement genoemde apparaten is vastgesteld dat, noch de concentratie brandbare gassen in de ladingtanks boven 20 % van de onderste explosiegrens ligt, noch een van belang zijnde concentratie van giftige gassen vast te stellen is, dan mag de seinvloering als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het reglement, tabel C, kolom 19 door de schipper worden weggenomen.

§ 7. Voor het begin van de werken die het in artikel 21 bedoelde gevaar als gevolg zouden kunnen hebben, moeten de ladingstanks en de leidingen van de ladingszone gereinigd en ontgast worden.

Deze handelingen mogen slechts worden uitgevoerd op door de kaaibeheerder toegelaten plaatsen.

Maatregelen die na het lossen van de tankschepen (nalenssysteem) getroffen moeten worden

**Art. 15.** Na iedere lossing moeten de ladingtanks en de laad- en losleidingen met behulp van het nalenssysteem, overeenkomstig artikel 14, worden geleegd.

#### Controlelijst van de tankschepen

**Art. 16. § 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 kaaibeheerder 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.

#### Overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en afgifte van scheepsaandrijfstoffen

**Art. 17. § 1.** De overname van vloeibaar, onverpakt, olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval mag slechts door zuigen geschieden.

§ 2. Het afmeren en de overname van olie- en vethoudend afval mag niet tijdens het laden en lossen van stoffen, waarvoor in 3.2 van het reglement, tabel C, kolom 17 explosiebescherming wordt vereist, evenals tijdens het ontgassen van tankschepen plaatsvinden.

Dit is niet van toepassing op bilgeboden voor zover ten minste de eisen ten aanzien van de explosiebescherming voor de gevaarlijke stof zijn aangehouden.

§ 3. Het afmeren en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen mag niet tijdens het laden en lossen van stoffen, waarvoor in 3.2 van het reglement, Tabel C, Kolom 17, explosiebescherming wordt vereist, evenals tijdens het ontgassen van tankschepen plaatsvinden

Dit is niet van toepassing op bunkerboten voor zover ten minste de eisen ten aanzien van de explosiebescherming voor de gevaarlijke stof zijn aangehouden.

§ 4. De beherende overheid kan afwijkingen van de voorschriften van de §§ 1 en 2 toelaten.

Tijdens het lossen mag ze ook afwijkingen van § 3 toestaan.

#### Ligplaats nemen

**Art. 18. § 1.** Schepen, die gevaarlijke goederen vervoeren, mogen geen ligplaats nemen ten opzichte van andere schepen op een geringere afstand als in het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk (bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk) voorgeschreven.

§ 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 beherende overheid 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 het 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 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 sluizen of bruggen is het toegestaan geringere afstanden aan te houden.

In deze gevallen geldt echter een minimale afstand van 100 m.



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

#### Stilleggen van de droge-ladingschepen

**Art. 19.** 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 beherende overheid onverwijld op de hoogte.

#### Meldingsplicht

**Art. 20.** 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 Waalse 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.

#### Gevaar bij werkzaamheden aan boord

**Art. 21.** § 1. Het is verboden :

— aan boord van droge-ladingschepen in de beschermde zone of aan dek langsscheeps tot 3,00 m voor en achter de beschermde zone en;

— aan boord van tankschepen werkzaamheden uit te voeren, die het gebruik van vuur of elektrische stroom vereisen of waarbij vonken kunnen ontstaan.

Dit is niet van toepassing :

— indien de drogelading-schepen over een toestemming van de bevoegde diensten van de federale overheid of een attest, waarbij de totale ontgassing van de beschermde zone bevestigd wordt, beschikken;

— indien voor de tankschepen over een toestemming van de bevoegde diensten van de federale overheid of een attest, waarbij de totale ontgassing van de beschermde zone bevestigd wordt, beschikken;

— voor afmeer werkzaamheden.

§ 2. Aan boord van tankschepen mogen deze werkzaamheden zonder toestemming in bedrijfsruimten buiten de ladingzone worden uitgevoerd, indien de deuren en openingen van deze ruimten gesloten zijn en het schip niet beladen, gelost of ontgast wordt.

Het gebruik van schroevendraaiers en moersleutels van Chroom-Vanadium-Staal of, met betrekking tot vonkvorming, gelijkwaardig materiaal is toegestaan.

#### Straffen

**Art. 22.** De gewestelijke personeelsleden bedoeld in artikel 6 van het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein worden belast met de opsporing en de vaststelling van overtredingen van dit besluit.

#### Inwerkingtreding

**Art. 23.** Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

#### Uitvoering

**Art. 24.** De Minister van Leefmilieu en de Minister die bevoegd is voor de Waterwegen zijn, elk wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 2 februari 2012.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur,  
Bossen en Erfgoed,  
C. DI ANTONIO

**BIJLAGE 1**  
**CONTROLELIJST**

1.

**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 <sup>3</sup>	Stofnaam	Stofnummer	Klasse
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

## Gegevens met betrekking tot de voorgaande lading \*/

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

*\*/ alleen in te vullen bij laden*

2.

Laad-/Lossnelheid (niet invullen bij de overslag van gassen)							
Stofnaam	Tank-nummer	Overeengekomen laad-/lossnelheid					
		aanvang		midden		eind	
		snelheid m3/h	Hoeveelheid m3	snelheid m3/h	Hoeveelheid m3	snelheid m3/h	Hoeveelheid m3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

3.

	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 losleidingen 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

4.

	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 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 niveaualarminrichting 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.

Namen, 2 februari 2012.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur,  
Bossen en Erfgoed,  
C. DI ANTONIO

---

## 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 verpakkingsgroep 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 vrachtvervoer 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.

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.

Namen, 2 februari 2012.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,  
C. DI ANTONIO