

02 février 2012

Arrêté du Gouvernement wallon relatif au transport intérieur de marchandises dangereuses par voie navigable

Cet arrêté a été modifié par:

- l'AGW du [28 novembre 2013](#);
- l'AGW du [3 décembre 2015](#);
- l'AGW du [26 octobre 2017](#);
- l'AGW du [23 mai 2019](#);
- l'AGW du [14 décembre 2023](#) .

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^{er}, alinéa 1^{er};

Vu les avis n° 49.306/4 et n° 50.722/4 du Conseil d'État, donnés respectivement les 21 mars 2011 et 4 janvier 2012, en application de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'État, 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

Art. 1^{er}.

(Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relatif au transport intérieur de marchandises dangereuses, modifiée par la directive 2010/61/UE de la Commission du 2 septembre 2010, 2012/45/UE de la Commission du 3 décembre 2012, 2014/103/UE de la Commission du 21 novembre 2014, 2016/2309/UE de la Commission du 16 décembre 2016, 2018/217 de la Commission du 31 janvier 2018, 2018/1846/UE de la Commission du 23 novembre 2018 (,2020/1833/UE de la Commission du 2 octobre 2020 et 2022/2407/UE de la Commission du 20 septembre 2022. - AGW du 14 décembre 2023, art.2)

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) (...)
- 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'ADN;*
- 6) « pays tiers »: un État 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 l'ADN*.

Restrictions de transport

Art. 5.

§1^{er}. 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 *par l'ADN*.

§2. Les dispositions supplémentaires visées au §1^{er} 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^{er}. Les marchandises dangereuses transportées dans des bateaux à cargaison sèche doivent être chargées ou déchargées uniquement sur les lieux désignés à cette fin par le gestionnaire du quai.

§2. Par dérogation au §1^{er}, tant que des matières ou objets de la classe 1 et des matières des classes 4.1 ou 5.2 pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 *de l'ADN* 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^{er} ci-dessus.

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

Art. 7.

§1^{er}. Les opérations de chargement et de déchargement de matières ou d'objets de la classe 1, ou de matières des classes 4.1 ou 5.2, pour lesquelles une signalisation avec trois cônes bleus ou trois feux bleus est prescrite à la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN*, ou des matières de la classe 7 des n^{os} 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^{er}. Pendant que les matières ou objets de la classe 1 repris au tableau A du chapitre 3.2 *de l'ADN* 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^o 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^{er}. 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 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN*.

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 *de l'ADN* 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 *de l'ADN* 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^{er}. Le chargement ou le déchargement des bateaux-citernes ne doit pas commencer avant qu'une liste de contrôle, conforme au modèle repris à l'annexe 1^{re} 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^{er} ne s'appliquent pas lors de la réception de déchets huileux et graisseux par les bateaux déshuileurs, ni lors de la remise de produits pour l'exploitation des bateaux par les bateaux avitailleurs.

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^{er}. 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 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN*, 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^{er} et 2 ci-dessus.

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

Stationnement

Art. 18.

§1^{er}. La distance des bateaux en stationnement chargés de marchandises dangereuses par rapport à d'autres bateaux ne doit pas être inférieure à celle que prescrit 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 *de l'ADN*, 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 *de l'ADN* pour les bateaux à cargaison sèche et de la colonne (19) du tableau C *de l'ADN* 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 de l'ADN pour les bateaux à cargaison sèche et de la colonne (19) du tableau C de l'ADN 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 de l'ADN .

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 de l'ADN , 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^{er}. 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 02 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

<p>LISTE DE CONTRÔLE concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en oeuvre des mesures nécessaires pour le chargement ou le déchargement.</p> <p>— Informations relatives au bateau N° (nom du bateau) (numéro officiel) (type de bateau-citerne)</p> <p>— Informations relatives aux opérations de chargement ou de déchargement (poste de chargement ou de déchargement) (lieu) (date) (heure)</p> <p>— Informations relatives à la cargaison</p>				
Quantité m ³	Désignation officielle de transport***	Numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage
.....
<p>— Informations relatives à la cargaison précédente**</p>				
Désignation officielle de transport	Numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage	
.....	
	<p>* les dangers pertinents indiqués dans la colonne (5) du tableau C de l'ADN . ** à remplir uniquement lors du chargement. *** la désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 de l'ADN complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.</p>			

Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement de gaz)				
Désignation officielle de transport**	Citerne à cargaison N°	débit de chargement /déchargement convenu		
début	milieu	fin		
débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h
.....
.....
.....
<p>La tuyauterie de chargement/déchargement sera-t-elle asséchée après le chargement/déchargement par l'installation à terre/par le bateau*par aspiration (stripping) ou refoulement (purge)?</p> <p>Refoulement*</p> <p>Aspiration*</p> <p>Si par refoulement, de quelle manière ?</p> <p>.....</p> <p>(par exemple air, gaz inerte, manchon)</p> <p>.....</p> <p>kPa</p> <p>(pression maximale admissible dans la citerne à cargaison)</p> <p>..... litres</p> <p>(quantité résiduelle estimée)</p> <p>Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne responsable du poste de chargement et de déchargement</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>.....</p> <p>* rayer la mention inutile</p> <p>** la désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 de l'ADN complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.</p>				

	3	
--	---	--

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
1. Le bateau est-il admis au transport de la cargaison?	O*/	O*/
2. (Réserve).		
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 ? Sont-elles bien raccordées? 6.2 Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés? 6.3 Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés? 6.4 Les bras articulés sont-ils libres dans tous les axes de service et les tuyaux ont-ils assez de jeu ?	— — — O —	O O O O 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)? 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? 12.3 Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne (17) du tableau C du 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 — —	O O*/ O
13. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues?	O	O
	bateau	4 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?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- l'interdiction générale de fumer est-elle ordonnée?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- tous les appareils de chauffage, de cuisine et de réfrigération à flamme sont-ils hors service?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
- les installations à gaz liquéfiés sont-elles coupées par le robinet d'arrêt principal?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
- les installations de radar sont-elles hors tension?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
- toutes les installations électriques pourvues d'une marque rouge sont-elles coupées?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
- toutes les fenêtres et portes sont-elles fermées?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
16. L'avertisseur de niveau est-il prêt à fonctionner ?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
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)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- dispositif d'arrêt de la pompe à bord depuis l'installation à terre (uniquement en cas de déchargement du bateau)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	bateau	3 poste de chargement ou de déchargement
18. A 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 ?	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>
Contrôlé, rempli et signé pour le bateau: pour l'installation de chargement ou de déchargement: (nom en majuscules) (nom en majuscules) (signature) (signature)		

*/ à remplir uniquement avant le chargement

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.

Annexe 1

<p>LISTE DE CONTRÔLE concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en oeuvre des mesures nécessaires pour le chargement ou le déchargement.</p> <p>— Informations relatives au bateau N° (nom du bateau) (numéro officiel) (type de bateau-citerne)</p> <p>— Informations relatives aux opérations de chargement ou de déchargement (poste de chargement ou de déchargement) (lieu) (date) (heure)</p> <p>— Informations relatives à la cargaison</p>				
Quantité	Désignation officielle de	Numéro d'identification	Dangers*	Groupe

m ³	transport***	de la matière		d'emballage
.....
— Informations relatives à la cargaison précédente**				
Désignation officielle de transport	Numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage	
.....	
	<p>* les dangers pertinents indiqués dans la colonne (5) du tableau C du règlement. ** à remplir uniquement lors du chargement. *** la désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.</p>			

2				
Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement de gaz)				
Désignation officielle de transport**	Citerne à cargaison N°	débit de chargement /déchargement convenu		
début	milieu	fin		
débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h
.....
.....
.....
<p>La tuyauterie de chargement/déchargement sera-t-elle asséchée après le chargement/déchargement par l'installation à terre/par le bateau*par aspiration (stripping) ou refoulement (purge)?</p> <p>Refoulement*</p> <p>Aspiration*</p> <p>Si par refoulement, de quelle manière ?</p> <p>.....</p> <p>(par exemple air, gaz inerte, manchon)</p> <p>.....</p> <p>kPa</p> <p>(pression maximale admissible dans la citerne à cargaison)</p> <p>..... litres</p>				

(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.

* rayer la mention inutile

** la désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 du règlement complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.

	bateau	3 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 ? Sont-elles bien raccordées?	—	O
6.2 Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés?	—	O
6.3 Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés?	—	O
6.4 Les bras articulés sont-ils libres dans tous les axes de service et les tuyaux ont-ils assez de jeu ?	O	O
7. Tous les raccords 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)?		
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	O
12.3 Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2. du règlement, 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*/ O
13. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues?	O	O
	bateau	4 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
	bateau	3 poste de chargement ou de déchargement
18. A 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)		

*/ à remplir uniquement avant le chargement

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.

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 *de l'ADN*),

– données figurant à la colonne (5) du tableau C du chapitre 3.2 *de l'ADN* ,

– 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.