



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Quarante-quatrième session**

Genève, 12-14 février 2014

Point 6 d) de l'ordre du jour provisoire

**Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)
(Résolution n° 24 révisée)****Révision du chapitre 10, «Prévention de la pollution des eaux
et élimination des déchets survenant à bord des bateaux»****Communication du Groupe d'experts du CEVNI¹****I. Mandat**

1. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après «le SC.3/WP.3» ou «le Groupe de travail») a accepté la proposition de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) d'aligner les dispositions du chapitre 10 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) intitulé «Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux» sur celles de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) de 1996 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 31 f)).

¹ Le présent document est soumis au titre des activités et résultats escomptés prévus dans le descriptif de l'activité 02.6 Transport par voie navigable, par. B 1 e) du plan de travail pour 2012-2016 (ECE/TRANS/2012/12) adopté par le Comité des transports intérieurs le 1^{er} mars 2012 (ECE/TRANS/224, par. 94). Le paragraphe B 1 e) prévoit la préparation de la prochaine révision du CEVNI.



2. En se fondant sur les contributions du Groupe d'experts du CEVNI, le SC.3/WP.3 a examiné le projet de chapitre 10 révisé à ses quarante et unième et quarante-deuxième sessions (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, par. 28 et 29 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, par. 26 à 29 respectivement) et a donné des instructions complémentaires au Groupe. À sa quarante-troisième session, le Groupe de travail a été informé du fait que le Groupe d'experts du CEVNI avait établi le texte définitif du projet. Il a décidé d'examiner le projet actualisé à sa quarante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, par. 25).

3. Le projet actualisé de révision du chapitre 10, élaboré par le secrétariat conformément aux décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI à sa réunion tenue du 18 au 20 septembre 2013 (ECE/TRANS/SC.3/195, annexe, par. 9), est présenté ci-dessous. Il convient de noter que, dans le cadre de cette révision, il est aussi proposé de modifier l'annexe 9, «Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées», et d'ajouter une annexe 11, «Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible». Le Groupe d'experts propose également d'examiner la Liste de contrôle soutage pour l'avitaillement des bâtiments de haute mer, qui figure dans le Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT), en vue de l'utiliser éventuellement comme complément de l'annexe 11.

4. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner et arrêter la version définitive du projet afin de le soumettre pour adoption au Groupe de travail des transports par voie navigable à sa cinquante-huitième session.

II. Propositions de modification des dispositions du CEVNI relatives à la pollution des eaux et à l'élimination des déchets

A. Propositions de modification du chapitre 10

5. *Modifier* le titre du chapitre 10 comme suit:

«Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets ~~survenant~~ produits à bord des bateaux»

6. *Modifier* le chapitre 10 comme suit²:

Article 10.01 – ~~Définitions~~ **Signification de quelques termes**

Aux fins de l'application du présent chapitre, les termes suivants désignent:

1. ~~Termes concernant les déchets en général~~ **Termes généraux**

a) «Déchets ~~survenant~~ produits à bord»: matières ou objets définis aux lettres b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;

b) ~~«Cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans ADN ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;~~

² Les ajouts par rapport au texte original sont indiqués en caractères gras, tandis que le texte qui doit être supprimé est barré.

b) **«Déchets produits par l'exploitation du bateau»: déchets et eaux usées produits à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets produits par l'exploitation du bateau;**

c) ~~«Déchets huileux et graisseux survenant lors de produits par l'exploitation du bateau»: huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages-réceptacles de ces déchets;~~

d) ~~«Huiles usagées»: huiles usées ou autres graisses-huiles non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques;~~

e) ~~«Eau de fond de cale»: eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams, des espaces de double coque et des compartiments latéraux;~~

f) ~~«Graisse usagée»: graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable;~~

g) ~~«Autres déchets survenant lors de produits par l'exploitation du bateau»: eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis au sens du paragraphe 32 ci-dessous;~~

h) ~~«Déchets liés à la cargaison»: déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis aux lettres b) et e) du paragraphe 2-i) et j) ci-dessous;~~

i) **«Cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou les tuyauteries à cargaison après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;**

j) **«Résidus de manutention»: cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale;**

k) ~~«Station de réception»: bateau au sens de la lettre a) 1 de l'article 1.01 du CEVNI ou installation à terre agréé par les autorités compétentes pour recueillir les déchets produits à bord.~~

2. — Termes relatifs à la cargaison

a) ~~«Transports exclusifs»: transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bateau;~~

b) ~~«Cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;~~

e) ~~«Résidus de cargaison»: cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que la cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;~~

d) ~~«Résidus de manutention»: cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale;~~

e) ~~«Cale balayée»: cale débarrassée de la cargaison à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;~~

f) ~~«Citerne asséchée»: citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement visé à l'ADN et où ne subsistent que des résidus de cargaison;~~

g) ~~«Cale aspirée»: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;~~

h) ~~«Cale ou citerne lavée»: cale ou citerne qui après lavage est en principe apte à recevoir toute catégorie de cargaison;~~

i) ~~«Déchargement des restes»: évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement «balayé» ou «aspiré» pour la cale, et «asséché» pour la citerne ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;~~

j) ~~«Lavage»: évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau;~~

k) ~~«Eau de lavage»: eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées; en font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.~~

3. Termes concernant d'autres types de déchets **Autres termes**

a) ~~«Eaux usées domestiques»: eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;~~

b) ~~«Ordures ménagères»: déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord **produits par l'exploitation du bateau, exceptés les ne contenant toutefois pas de composants** des autres déchets définis à l'article 10.01 ci-dessus survenant lors de l'exploitation du bateau;~~

e**b**) «Boues de curage»: résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;

e**c**) «Slops»: **un** mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;

e**d**) «Autres déchets spéciaux»: déchets ~~survenant lors de~~ **produits par** l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à e**c**) ci-dessus.

Article 10.02 – Obligation de se conformer aux prescriptions régionales

Lors de l'application des dispositions du présent chapitre, les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets doivent également être observées.

Article 10.023 – Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage ainsi que les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets ~~survenant~~ **produits** à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 10.034 – Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir du bateau des déchets huileux et graisseux ~~survenant lors de~~ **produits par l'exploitation du bateau, des slops**, des ordures ménagères, des boues de curage, ~~des slops et~~ ou d'autres déchets spéciaux, **ainsi que des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison.**

2. ~~Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. En font partie également les emballages et les moyens d'arrimage.~~

3. ~~Les eaux usées domestiques ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.~~

4. ~~Les eaux de lavage provenant des cales ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.~~

5. ~~Est exempté de l'interdiction visée au paragraphe 1 le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.~~

2. **Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.**

63. **Sans préjudice des dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux**, en cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai l'es-~~autorités~~ **autorités compétentes les plus proches et, dans la mesure du possible, les bateaux qui se trouvent à proximité de l'endroit du déversement**, en indiquant aussi exactement que possible la ~~nature-position~~ **la nature du déversement des déchets ainsi que les mesures prises.** ~~En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur, conformément aux prescriptions nationales respectives, doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.~~

Article 10.045 – Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets ~~huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 10.034 ci-dessus~~ **à l'exclusion des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison**, dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de ~~telle manière à faciliter la détection et la réparation à temps de toute fuite de matière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.~~ **façon à faciliter la détection et la réparation à temps de toute fuite de matière.**

2. Il est interdit:

- a) D'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
- b) De brûler des déchets à bord;
- c) D'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

~~3. — Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé dans une station de réception des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 10.03 ci-dessus tels que les ordures ménagères, les boues de curage, les slops et d'autres déchets spéciaux. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes: papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.~~

~~Article 10.056 – Registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), prescriptions relatives au dépôt aux stations de réception – **Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception**~~

~~1. Chaque bateau équipé d'une salle des machines au sens de la Résolution n° 61, à l'exception des menues embarcations, **motorisé** doit avoir à son bord un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) valable, **délivré par une autorité compétente** conforme au selon le modèle de l'annexe 9. **Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription. Les exceptions ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.**~~

~~2. — Le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) est délivré et identifié par les autorités compétentes.~~

~~32. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de **produits par** l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 10.04 ci-dessus, **les slops et autres déchets spéciaux** doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le ~~registre de prévention de la pollution~~ (carnet de contrôle des huiles usagées) par la station de réception.~~

~~4. — L'autorité compétente peut prescrire l'inscription d'autres données dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), par exemple:~~

- ~~• Données relatives au déchargement (attestation de déchargement);~~
- ~~• Dépôt d'eau de lavage provenant de la cale;~~
- ~~• Dépôt d'eaux usées domestiques;~~
- ~~• Dépôt de slops, de boues de curage et d'autres déchets spéciaux.~~

~~53. ~~Un~~ **Tout** bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de **produits par** l'exploitation du bateau conformément à des règlements applicables à l'extérieur des voies d'eau couvertes par le CEVNI doit pouvoir prouver à l'aide de ces autres documents le dépôt des déchets à l'extérieur des voies d'eau susmentionnées **fournir la preuve du dépôt des déchets à l'aide d'autres documents.** ~~Cette~~ **Une** telle preuve peut également être fournie par le registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73).~~

~~4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées auprès des stations de réception prévues à cet effet.~~

~~Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l'avitaillement~~

~~1. Aux fins de l'avitaillement, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, **doivent utiliser des bateaux d'avitaillement, des postes d'avitaillement ou des camions citernes désignés spécialement par les autorités compétentes.**~~

2. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que:

a) Le bateau à avitailler est amarré de manière qu'aucune pression ne s'exerce sur les tuyaux et les flexibles pendant la totalité de la procédure d'avitaillement;

b) La quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle;

c) Lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées;

d) La procédure d'avitaillement est surveillée; et

e) Tout débordement de combustible au niveau des citernes au moment de l'avitaillement doit être rendu impossible par la présence à bord de dispositifs techniques appropriés, qui doivent être indiqués à la case 52 du certificat de bateau. La présence de ces dispositifs n'est pas requise lorsque l'avitaillement en combustible se fait auprès d'un poste qui est lui-même équipé de dispositifs techniques empêchant tout débordement de combustible au moment du remplissage des citernes.

3. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que la personne responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne et le membre d'équipage responsable de la procédure d'avitaillement ont rempli et signé la liste de contrôle (en deux exemplaires), qui figure à l'annexe 11, et se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement:

a) La garantie du bon fonctionnement du système d'arrêt automatique (s'il en existe un);

b) Un moyen sûr et direct de communication;

c) La quantité à avitailler par citerne et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes;

d) L'ordre de remplissage des citernes;

e) La vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

4. Le conducteur du bateau et le responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne ne sont autorisés à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au paragraphe 3 du présent article.

5. Le responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne doit interrompre immédiatement l'avitaillement si le superviseur à bord du bateau à avitailler a quitté le point d'avitaillement ou qu'un moyen sûr et direct de communication n'est plus garanti.

6. La liste de contrôle doit être conservée pendant au moins six mois par les responsables du bateau à avitailler et du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne. L'autorité compétente est autorisée à passer en revue les listes de contrôle.

Article 10.08 – Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

Tout bateau doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle figurant dans les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets produits à bord du bateau. Sauf exceptions prévues dans ces dispositions, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 10.069 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux ~~au moyen de~~ **avec des** produits dont le déversement dans l'eau est interdit.

2. ~~Il est également interdit~~ **Il est interdit** d'utiliser des systèmes antisalissures contenant **une ou plusieurs** ~~des~~ substances suivantes ~~ou des préparations à base de~~ ~~ces substances~~:

- a) Des composés de mercure;
- b) Des composés d'arsenic;
- c) Des composés organostanniques agissant comme biocides;
- d) De l'hexachlorocyclohexane.

À titre de mesure transitoire, en attendant que tous les systèmes antisalissures contenant l'une ou l'autre des substances susmentionnées aient été enlevés et remplacés, il pourra être mis sur les coques de bateaux un revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de pénétrer dans l'eau.

B. Propositions de modification de l'annexe 9

7. *Modifier* le contenu de l'annexe 9 en fonction de l'annexe I.

C. Proposition d'annexe 11

8. *Ajouter* une annexe 11, «Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible», comme prévu dans l'annexe II.

9. *Compléter* l'annexe 11 en y ajoutant la Liste de contrôle soutage pour l'avitaillement des bâtiments de haute mer, qui figure dans l'annexe n° 6 du Guide international de sécurité pour les bateaux citernes de la navigation intérieure et les terminaux et qui est reproduite dans l'annexe III.

Annexes

Annexe I

Projet de révision de l'annexe 9 du CEVNI

Page 1

N° d'ordre:

Type du bateau	Nom du bateau
Numéro officiel ou numéro de jaugeage Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:

Lieu de délivrance:

Date de délivrance:

Le présent carnet comprend pages

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

.....

Page 2

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, ~~n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de bateau~~ **est délivré par une autorité compétente sur présentation d'un certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent.** Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, **qui doivent être** numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente locale, ~~mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent.~~ **Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent.** Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile «non valable» ~~et être rendu au conducteur.~~ **Après son renouvellement, le carnet précédent** doit être conservé à bord durant **au moins** six mois ~~après~~ **à compter de la date de** la dernière inscription.

Page 23 et suivantes

1. Déchets huileux et graisseux ~~survenant lors de produits par~~ l'exploitation du bateau acceptés:

1.1 Huiles usagées 1

1.2 Eau de fond de cale de:

Salle de machine arrière 1

Salle de machine avant 1

Autres locaux 1

1.3 Autres déchets huileux et graisseux:

Chiffons usagés kg

Graisses usagées kg

Filtres usagés pièces

Récipients pièces

2. ~~Autres~~ Notes:

2.1 Déchets refusés:

2.2 Autres remarques:

Lieu: Date:

Cachet et signature de la station de réception

Annexe II

Projet d'annexe 11

Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible

Numéro:.....

Année:.....

Bateau d'avitaillement/Poste d'avitaillement/ Camion-citerne	Bateau à avitailler
Nom:	Nom:
Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:	Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:
Conducteur:	Conducteur:
Agent d'avitaillement:	Personne responsable de la procédure d'avitaillement (surveillant d'avitaillement):

	<i>Goulots de remplissage</i>			<i>Total</i>
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	
Emplacement du goulot de remplissage (par exemple bâbord arrière, citerne du propulseur d'étrave...)				
Capacité des citernes à remplir par le goulot de remplissage correspondant:				
Contenu des citernes avant l'opération d'avitaillement selon relevé du niveau de réservoir:				
Capacité libre des citernes juste après le goulot de remplissage:				
Quantité de combustible convenue:				

Vérifications à effectuer dans tous les cas:

- L'amarrage entre le bateau à avitailler et le bateau d'avitaillement/poste d'avitaillement est correct et a été contrôlé.
- La lumière est suffisante pour superviser la procédure d'avitaillement.
- La communication entre l'agent d'avitaillement et le surveillant d'avitaillement est assurée.
- Les flexibles ne sont pas soumis à des efforts de traction ou de torsion; les rayons de courbure minimaux sont respectés.

Procédure d'avitaillement avec sans dispositif de protection contre le surremplissage (système d'arrêt automatique)

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible d'alimentation à bride ou raccord rapide:

O Le raccord entre le flexible d'alimentation et le goulot de remplissage a été contrôlé et est en bon état de marche.

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible à embout:

O Le surveillant d'avitaillement sait manier le flexible à embout et activer la commande d'arrêt d'urgence.

O L'embout est suffisamment enfoncé dans le goulot de remplissage et y est maintenu en place.

Date:.....

Lieu (Numéro du poste de stationnement correspondant au point kilométrique sur la voie navigable):

Début de la procédure d'avitaillement (Heure):.....

Assistant d'avitaillement:

Surveillant d'avitaillement:

.....

.....

Signature

Signature

Fin de la procédure d'avitaillement (Heure):

Annexe III

Projet de complément à l'annexe 11

Liste de contrôle soutage pour l'avitaillement des bâtiments de haute mer

Port:

Date:

Bâtiment:

Chaland:

Capitaine:

Capitaine:

1. Combustibles à transférer

Qualité	Tonnes	Volume à la température de chargement	Température de chargement	Vitesse maximale de transfert	Pression maximale de la ligne
Mazout					
Gazole/Diesel					
Huile de graissage en vrac					

2. Soutes à combustible à remplir

Soute n°	Qualité	Capacité soute à _____ %	Volume de combustible dans la soute avant le chargement	Volume disponible	Volume à charger	Volume total

3. Vérifications sur le chaland avant l'accostage

Soutage	Bâtiment	Chaland	Code	Remarques
1. Le chaland a obtenu les autorisations nécessaires pour accoster le long du bâtiment à avitailler.				
2. Les défenses ont été vérifiées et sont en bon état, et les contacts entre coques sont impossibles.			R	
3. Des moyens d'isolation électrique appropriés sont en place à l'intérieur de la connexion chaland-bâtiment.				
4. Tous les flexibles de combustible sont en bon état et adaptés à l'usage prévu.				

4. Vérifications avant le transfert (*suite*)

<i>Soutage</i>	<i>Bâtiment</i>	<i>Chaland</i>	<i>Code</i>	<i>Remarques</i>
5. Le chaland est bien amarré.				
6. Un moyen d'accès sûr est prévu entre le bâtiment et le chaland.				
7. Des communications efficaces ont été établies entre les officiers responsables.			A R	(Canal VHF/UHF...) Système principal: Système de secours: Signal d'arrêt d'urgence:
8. Une surveillance efficace est assurée à bord du chaland et du bâtiment recevant les combustibles.				
9. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie du chaland et du bâtiment sont prêts pour une utilisation immédiate.				
10. Tous les dalots sont efficacement obturés. Les bouchons de dalot retirés temporairement resteront en permanence sous surveillance. Les gattes sont en place sur les ponts autour des connexions et des prises d'air des soutes à combustible.			R	
11. L'alignement initial a été vérifié et les connexions vers les soutes à combustible inutilisées sont obturées et entièrement boulonnées.				
12. Le flexible de transfert est correctement disposé et fixé aux collecteurs sur le bâtiment et le chaland.				
13. Les vannes de rejet par-dessus bord reliées au circuit de cargaison, à la cale de la salle des machines et aux conduites des soutes à combustible sont fermées et scellées.				
14. Les couvercles de toutes les citernes à cargaison et soutes à combustible sont fermés.				
15. L'intérieur des citernes à combustible sera surveillé à intervalles réguliers.			A R	à des intervalles ne dépassant pas ... minutes
16. Les produits de nettoyage des déversements d'hydrocarbures sont facilement disponibles pour une utilisation immédiate.				

<i>Soutage</i>	<i>Bâtiment</i>	<i>Chaland</i>	<i>Code</i>	<i>Remarques</i>
17. Les antennes des principaux émetteurs radio sont mises à la masse et les radars sont mis hors circuit.				
18. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et le système d'identification automatique (AIS) sont réglés sur une puissance correcte ou mis hors circuit.				
19. Les salles fumeurs ont été identifiées et les interdictions de fumer sont respectées.			A R	Salles fumeurs désignées: Bâtiment: Chaland:
20. Les prescriptions relatives aux feux nus sont respectées.			R	
21. Toutes les portes et tous les sabords donnant sur l'extérieur dans les emménagements sont fermés.			R	
22. Les fiches de données de sécurité des matériaux (MSDS) ont été échangées sur demande pour le transfert des combustibles.			R	
23. Les risques associés aux substances toxiques dans les combustibles manutentionnés ont été identifiés et compris.			R	Teneur en H ₂ S: Teneur en benzène: