

Directives export

Livraison (*Particuliers*)

- Notre terminal est **uniquement** accessible pour **le chauffeur** du véhicule et il/elle **devra** porter un gilet de sécurité fluorescent.

Batterie

- Doit fonctionner et être accessible.

Pneumatiques

- Tous les véhicules doivent être équipés de pneus conformes. Des pneus crevés et/ou endommagés peuvent causer des dommages inutiles au véhicule et au navire.

Cargaison

- Pour les véhicules chargés une **liste de colisage** est **obligatoire**. L'arrimage doit être correctement exécuté.
- Les produits dangereux non-annoncés comme par ex.: peintures, détergents, batteries humides, allumettes et/ou bouteilles de gaz vides/pleines sont en contradiction avec le Code international Maritime des marchandises dangereuses (IMDG) et ne peuvent pas être chargés.

Capot moteur

- Déverrouillez et ouvrez le capot afin de faciliter le contrôle du n° châssis.

Effets personnels

- Le chargement et/ou déchargement de marchandises de véhicules déposés sur notre terminal n'est pas autorisé aux personnes non accréditées.

Plaques d'immatriculation

- Doivent être enlevées après avoir déposé votre véhicule sur notre terminal.

Conduite

- Les véhicules avec **de graves défauts mécaniques** ex. essieux brisés, des suspensions cassées, embrayage défectueux, des freins défectueux, moteur avec fuite d'huile seront **refusé accès** au quai.

Matériel Roulant

- Tous les véhicules de + de 3,5 tonnes doivent être auto-propulsés, ils doivent donc entrer et sortir de notre terminal par leurs propres moyens.

Camions-citernes et citernes amovibles

- Certificat de nettoyage citernes et bennes et/ou certificat de dégazification devront être présentés sur demande.
 - Les citernes devront être complètement vides et dégazifiées.
 - Les certificats devront être délivrés par des sociétés de nettoyage approuvées.

Accès aux véhicules

- Le soudage et/ou scellage des véhicules est **strictement interdit.**
- Le compartiment moteur, le capot et le coffre du véhicule doivent être accessibles à tout moment.
 - En cas de conflit, le n° NIV (**N**umero d **I**dentificatoin du **V**éhicule = n° chassis) doit être accessible.
 - En cas d'incendie, le compartiment moteur doit pouvoir être ouvert pour extinction.

La portière passager avant ne peut jamais être verouillée, le siège passager avant et la zone passager avant doivent rester complètement libres.

Directives pour l'export vers la RDC

Exportation autorisé

- Voitures d'occasion;
- Pièces de voitures usagées en bon état;
- Pneus usagés;
- Vêtements de seconde main triés;
- Équipements électriques et électroniques usagés en bon état de fonctionnement et protégé par un emballage de qualité.

Un appareil électrique/électronique n'est pas considéré un déchet si

- L'appareil fonctionne tout simplement;
- Des pièces essentielles, comme cordons ou fiches, sont présents;
- Les biens n'ont pas été sérieusement endommagés et ont manifestement encore une valeur résiduelle;
- Il ont été correctement emballé pour minimaliser ou éviter tout dommage pendant le transport;
- L'appareil ne contient pas de composants nocifs (comme les CFC, réfrigérant R12, amiante,...)
- Il a une valeur commerciale et il existe un marché normal dans le pays de destination;
- L'appareil n'est pas exporté pour la récupération de pièces ou de matières premières.

Exportation interdite:

- VHU (**V**éhicule **H**ors **U**sage);
- Des pièces automobiles mise au rebut;
- Pièces automobiles usagées, souillées et en mauvais état qui ne peuvent plus être utilisées à leur fin originale;
- Pneus usés;
- Les réfrigérateurs et congélateurs contenant des CFC (CFC12, R12, R502, ...);
- Composants et/ou pièces contenant des CFC (p ex. compresseurs frigorifiques);
- Tout appareil électrique et/ou électronique usagé qui ne fonctionne plus;

- Des hydrocarbures ou des déchets contenant de l'huile;
- Batteries usées;
- Médicaments périmés;
- Déchets inflammables et/ou dangereux.

Un appareil électrique/électronique est un déchet si

- L'appareil ne fonctionne plus;
- Des pièces essentielles, comme cordons ou fiches, sont manquantes;
- Les biens ont été endommagés et qu'il est évident, de ce fait, qu'ils ne fonctionnent plus ou qu'ils ne sont plus sûrs;
- Il n'ont pas été correctement emballés, ce qui rend très probable qu'il soit endommagé pendant le transport;
- L'appareil contient des composants qui doivent être éliminés (comme les CFC, réfrigérant R12, amiante,...);
- Il n'a plus de valeur commerciale dans le pays de destination;
- L'appareil est exporté pour la récupération et la valorisation de pièces détachées ou de matières premières.

Rapport d'essai

En cas de doute (voir ci-dessus) un rapport d'essai doit être présenté. Avec un rapport d'essai le propriétaire/l'expéditeur démontre que l'appareil fonctionne et qu'il n'est pas un déchet.

Il convient d'indiquer pour chaque appareil :

- le nom de la personne ou de l'entreprise qui a testé l'appareil ;
- la date à laquelle l'appareil a été testé ;
- une déclaration attestant que l'appareil peut être utilisé immédiatement (c'est-à-dire sans réparation) pour la fonction à laquelle il est destiné ;
- un numéro d'identification de l'appareil

En l'absence d'un rapport d'essai, le soupçon existe qu'il s'agisse d'un déchet. Si l'inspecteur le soupçonne, il incombe au propriétaire/exportateur de démontrer que l'appareil fonctionne. La présence de rapports d'essai accélère le transit portuaire.

L'Union européenne impose de sévères exigences à l'export de déchets. Les règles européennes interdisent l'exportation sans autorisation de déchets électroniques vers des pays africains. Ces déchets sont fréquemment traités de manière dangereuse dans les pays d'Afrique occidentale, une pratique qui a des conséquences néfastes pour l'homme et l'environnement. Les restants de ces déchets finissent dans les décharges et la santé des individus entrant en contact avec les substances qui se dégagent lors du traitement et du déversement erronés de ces déchets, est considérablement menacée.

Le matériel électronique est un peu tout ce qui est équipé d'un connecteur. La réglementation européenne considère assez rapidement les équipements électroniques usagés comme des déchets, à moins qu'ils ne fonctionnent et ne soient parfaitement utilisables. Ce n'est que si ces conditions posées sont réunies que le matériel électronique est considéré comme un produit ou un bien d'occasion. S'il ne remplit pas ces conditions, il est considéré comme un déchet et son exportation n'est pas autorisée ou uniquement dans des conditions particulières.

Les individus qui pratiquent l'exportation illégale de déchets ou qui y sont impliqués, même s'il s'agit d'un service rendu à un ami, peuvent avoir affaire à des organismes de contrôle, parmi lesquels la police, les douanes ou l'inspection environnementale..