

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

Décret n° 2009-1781 du 25 décembre 2009 portant publication de la résolution MSC.106(73) (annexe 14) relative à l'adoption d'amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil BCH) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 5 décembre 2000 (1)

NOR : MAEJ0924818D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 58-905 du 27 septembre 1958 portant publication de la convention relative à la création de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, signée à Genève le 6 mars 1948 ;

Vu le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 ;

Vu le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL PROT 1978), fait à Londres le 17 février 1978,

Décète :

Art. 1^{er}. – La résolution MSC.106(73) (annexe 14) relative à l'adoption d'amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil BCH) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 5 décembre 2000, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 décembre 2009.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

FRANÇOIS FILLON

*Le ministre des affaires étrangères
et européennes,*

BERNARD KOUCHNER

(1) La présente résolution est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

A N N E X E

RÉSOLUTION MSC.106(73) (ANNEXE 14) RELATIVE À L'ADOPTION D'AMENDEMENTS AU RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL BCH) (ENSEMBLE UNE ANNEXE)

Le Comité de la sécurité maritime,

RAPPELANT l'article 28 *b*) de la convention portant création de l'Organisation maritime internationale relatif aux fonctions du Comité.

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.212(VII), par laquelle l'Assemblée, à sa septième session, a adopté le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH), qui prévoit, pour les navires-citernes transportant des produits chimiques, des dispositions relatives à la sécurité complétant celles de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) de 1974, telle que modifiée,

RAPPELANT EN OUTRE la résolution MSC.29(11) par laquelle le Comité, à sa soixante et unième session, a adopté le Recueil BCH révisé,

NOTANT les résolutions MSC.102(73) et MEPC.79(43) respectivement, pour lesquelles le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin ont adopté des amendements pertinents au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC),

NOTANT ÉGALEMENT la résolution MEPC.80(43), par laquelle le Comité de la protection du milieu marin a adopté des amendements pertinents au Recueil BCH,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-treizième session, les amendements que le Sous-comité des liquides et gaz en vrac a proposé d'apporter au recueil BCH à ses troisième et quatrième sessions, et qui ont été approuvés par le Comité à ses soixante-dixième et soixante-douzième sessions,

RECONNAISSANT qu'il y a lieu de donner effet aux amendements approuvés du Recueil BCH à la date à laquelle les amendements correspondants au Recueil IBC entreraient en vigueur,

1. ADOPTE les amendements au Recueil BCH dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;
2. DÉCIDE que lesdits amendements prendront effet le 1^{er} juillet 2002 après avoir été acceptés et après l'entrée en vigueur des amendements correspondants au Recueil IBC adoptés par la résolution MSC.102(73).

A N N E X E

AMENDEMENTS AU RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL BCH)

CHAPITRE II

Stockage de la cargaison

2.12 Manches à cargaison transportées à bord du navire

1. La section 2.12 existante est remplacée par ce qui suit :

« 2.12 Manches à cargaison du navire

2.12.1 Les dispositions des paragraphes 2.12.2 à 2.12.4 s'appliquent aux manches à cargaison installées à bord des navires le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date.

2.12.2 Les manches à liquide et à gaz utilisées pour le transfert de la cargaison devraient être compatibles avec la cargaison transportée et convenir à la température de la cargaison.

2.12.3 Les manches soumises à la pression des citernes ou à la pression de refoulement des pompes devraient être conçues pour une pression d'éclatement égale au moins à cinq fois la pression maximale à laquelle sera soumise la manche pendant le transfert de la cargaison.

2.12.4 Chaque nouveau type de manche à cargaison, complet avec les accessoires d'extrémité, devrait faire l'objet d'un essai de type à la température ambiante normale, soumettant la manche à 200 cycles de pression allant de 0 à au moins deux fois la pression de service maximale spécifiée, après quoi l'essai de type devrait indiquer une pression d'éclatement égale à 5 fois la pression de service maximale spécifiée à la température de service extrême. Les manches utilisées pour l'essai de type ne devraient pas être utilisées en service cargaison. Par la suite, avant d'être mise en service, chaque nouvelle longueur de manche à cargaison devrait, après fabrication, faire l'objet d'une épreuve hydrostatique à la température ambiante sous une pression égale au moins à 1,5 fois sa pression de service maximale spécifiée, mais ne dépassant pas les deux cinquièmes de sa pression d'éclatement. On devrait marquer sur la manche au pochoir ou par d'autres moyens la date de l'essai, sa pression de service maximale spécifiée et, si elle est utilisée en service à d'autres températures que la température ambiante, ses températures de service maximale et minimale, ainsi qu'il est approprié. La pression de service maximale spécifiée ne devrait pas être inférieure à 10 bars effectifs. »

2.14 Types de circuits de dégagement des citernes

2. Le nouveau paragraphe 2.14.3 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.14.2

« 2.14.3 Les systèmes de dégagement contrôlé des citernes prévus au paragraphe 2.14.2 ci-dessus devraient comporter un moyen principal et un moyen secondaire permettant le dégagement en plein débit des vapeurs de manière à empêcher les surpressions ou dépressions en cas de défaillance de l'un de ces moyens. A titre de variante, le moyen secondaire peut consister en des capteurs de pression installés dans chaque citerne, avec un dispositif de surveillance dans la salle de contrôle de la cargaison ou au poste à partir duquel les opérations concernant la cargaison sont normalement effectuées. Ce matériel de surveillance devrait en outre comporter un dispositif avertisseur déclenché par la détection de conditions de surpression ou de dépression dans une citerne.

Les navires devraient satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe à la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1^{er} juillet 2002 et, au plus tard, le 1^{er} juillet 2005. Toutefois, l'Administration peut autoriser une dérogation aux dispositions du présent paragraphe dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 500. »

3. Les paragraphes 2.14.3 et 2.14.4 existants sont renumérotés en 2.14.4 et 2.14.5.

CHAPITRE III

Matériel de sécurité et questions connexes

4. Le paragraphe 3.16.11 existant est remplacé par ce qui suit :

« 3.16.11 Il devrait y avoir à bord du navire un matériel médical de première urgence comportant un appareil de réanimation à oxygène et des antidotes pour les cargaisons devant être transportées, conformément aux directives élaborées par l'Organisation*.

* Il convient de se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU), qui donne des indications concernant le traitement des victimes en fonction des symptômes présentés, ainsi que concernant le matériel et les antidotes qui peuvent convenir au traitement. »

CHAPITRE IV

Prescriptions spéciales

5. Remplacer le texte actuel de la section 4.1 par ce qui suit :

« 4.1 Disulfure de carbone

Le transport du disulfure de carbone est autorisé soit sous isolement de protection par eau, soit sous isolement de protection par un gaz inerte approprié, de la façon spécifiée dans les paragraphes qui suivent.

Transport sous isolement de protection par eau

4.1.1 Il conviendrait de maintenir un isolement de protection par eau dans la citerne à cargaison au cours du chargement, du déchargement et de la traversée et de maintenir un isolement de protection par un gaz inerte approprié dans l'espace vide au-dessus du liquide au cours de la traversée.

4.1.2 Toutes les ouvertures devraient être situées au sommet de la citerne, au-dessus du pont.

4.1.3 Les conduits de chargement devraient aboutir à proximité du fond de la citerne.

4.1.4 Une ouverture de jauge ordinaire devrait être prévue en secours pour les sondages.

4.1.5 Les tuyautages à cargaison et les tuyautages de dégagement devraient être indépendants de ceux utilisés pour d'autres cargaisons.

4.1.6 Des pompes peuvent être utilisées pour le déchargement de la cargaison à condition qu'il s'agisse de pompes à arbre long ou de pompes immergées actionnées hydrauliquement. Le dispositif d'entraînement d'une pompe à arbre long ne devrait pas constituer une source d'inflammation pour le disulfure de carbone et ne devrait pas utiliser un matériel qui puisse dépasser une température de 80 °C.

4.1.7 Si l'on utilise une pompe pour le déchargement de la cargaison, elle devrait être introduite par un puits cylindrique s'étendant du sommet de la citerne jusqu'à un point situé à proximité du fond de la citerne. Un isolement de protection par eau devrait être formé dans ce puits avant d'essayer de retirer la pompe, sauf si la citerne a été certifiée exempte de gaz.

4.1.8 On peut utiliser le déplacement par eau ou par gaz inerte pour le déchargement de la cargaison à condition que le système de la cargaison ait été conçu pour résister à la pression et à la température qui peuvent être atteintes.

4.1.9 Les soupapes de sûreté devraient être construites en acier inoxydable.

4.1.10 En raison de la faible température d'auto-inflammation du disulfure de carbone et des jeux réduits nécessaires pour arrêter sa propagation de flamme, seuls les systèmes et les circuits à sécurité intrinsèque devraient être autorisés dans les emplacements dangereux indiqués au paragraphe 10.2.3.

Transport sous isolement de protection par un gaz inerte approprié

4.1.11 Le disulfure de carbone devrait être transporté dans des citernes à indépendantes, conçues pour une pression minimale qui ne soit pas inférieure à 0,6 bar.

4.1.12 Toutes les ouvertures devraient être situées au sommet de la citerne, au-dessus du pont.

4.1.13 Les joints d'étanchéité du système de stockage devraient être en matériau qui ne réagit pas avec le disulfure de carbone et qui ne se dissout pas dans celui-ci.

4.1.14 Les joints filetés ne devraient pas être autorisés dans le système de stockage de la cargaison, y compris sur les conduites de vapeur.

4.1.15 Avant d'être chargée(s), la (ou les) citerne(s) devrai(en)t être mise(s) sous atmosphère inerte au moyen d'un gaz inerte approprié de façon à maintenir la teneur en oxygène à 2 %, ou moins, en volume. Il conviendrait de prévoir des moyens permettant de maintenir automatiquement une pression positive au moyen

d'un gaz inerte approprié à l'intérieur de la citerne pendant le chargement, le transport et le déchargement. Le système devrait pouvoir maintenir une pression positive comprise entre 0,1 et 0,2 bar ; un dispositif de commande à distance devrait être prévu et le système devrait être doté d'alarmes de surpression et de dépression.

4.1.16 Les espaces de cale contigus à une citerne indépendante contenant du disulfure de carbone devraient être mis sous atmosphère inerte à l'aide d'un gaz inerte approprié jusqu'à ce que la teneur en oxygène soit de 2 % ou moins. Il conviendrait de prévoir des moyens permettant de contrôler et de maintenir ces conditions pendant le voyage. Il conviendrait également de prévoir des moyens permettant de prélever des échantillons de l'atmosphère dans ces espaces afin de détecter la présence de vapeur de disulfure de carbone.

4.1.17 Il conviendrait d'effectuer le chargement, le transport et le déchargement du disulfure de carbone de façon à éviter tout dégagement à l'atmosphère. Si l'on renvoie les vapeurs de disulfure de carbone à terre pendant le chargement, ou au navire pendant le déchargement, le dispositif de retour des vapeurs devrait être indépendant de tous les autres systèmes de stockage.

4.1.18 La cargaison de disulfure de carbone ne devrait être déchargée qu'au moyen de pompes à arbre long immergées ou par déplacement par un gaz inerte approprié. Les pompes à arbre long immergées devraient fonctionner de façon à éviter toute accumulation de chaleur dans la pompe. En outre, un capteur de température à lecture à distance devrait être prévu à l'intérieur du carter de la pompe et une alarme devrait être installée dans le poste de surveillance de la cargaison. L'alarme devrait être réglée de manière à se déclencher à 80 °C. La pompe devrait également comporter un dispositif d'arrêt automatique au cas où la pression à l'intérieur de la citerne descendrait au-dessous de la pression atmosphérique pendant le déchargement.

4.1.19 Tant que le système contient du disulfure de carbone, il conviendrait d'empêcher toute entrée d'air dans la citerne à cargaison, la pompe ou les conduites de cargaison.

4.1.20 Pendant le chargement ou le déchargement du disulfure de carbone, il ne devrait pas être procédé à la manutention d'une autre cargaison, ni à une opération de nettoyage ou de déballastage de citerne.

4.1.21 Il devrait être prévu un dispositif de pulvérisation d'eau diffusée d'une capacité suffisante, permettant d'isoler de façon effective la zone du collecteur de chargement, les tuyautages du pont découvert destinés à la manutention des produits et les dômes des citernes. L'installation des tuyautages et des diffuseurs devrait permettre d'obtenir un débit uniforme de 10 l/m²/mn. Un actionnement manuel à distance devrait être prévu de façon à permettre de procéder au démarrage à distance des pompes d'alimentation du dispositif de pulvérisation d'eau et à l'actionnement à distance des sectionnements normalement fermés du dispositif, à partir d'un emplacement approprié situé en dehors de la tranche de la cargaison, à proximité des locaux d'habitation ; ce dispositif devrait être d'accès et d'actionnement faciles en cas d'incendie dans les zones protégées. Le dispositif de pulvérisation d'eau devrait pouvoir être actionné manuellement, tant localement qu'à distance, et l'installation devrait permettre d'éliminer tout déversement de la cargaison. En outre, lorsque la température ambiante le permet, une lance d'eau à diffuseur sous pression d'eau devrait être raccordée et prête à être utilisée immédiatement pendant les opérations de chargement et de déchargement.

4.1.22 Aucune citerne à cargaison ne devrait être remplie de liquide à plus de 98 % de son volume à la température de référence (R).

4.1.23 Le volume maximal (V_L) auquel on peut remplir une citerne devrait être déterminé en fonction de la formule suivante :

$$V_L = 0,98 \cdot V \frac{\rho_R}{\rho_L}$$

dans laquelle :

V = Volume de la citerne

ρ_R = Densité relative de la cargaison à la température de référence (R)

ρ_L = Densité relative de la cargaison à la température de chargement

R : La température de référence est la température à laquelle la pression de vapeur de la cargaison correspond à la pression de tarage de la soupape de sûreté à pression.

4.1.24 Les limites maximales admissibles de remplissage de chaque citerne à cargaison devraient être précisées sur une liste approuvée par l'Administration, pour chacune des températures de chargement à envisager et pour la température de référence maximale applicable. Le capitaine devrait en permanence conserver un exemplaire de cette liste à bord.

4.1.25 Les zones du pont découvert ou les espaces demi-fermés du pont découvert situés à moins de trois mètres d'une sortie de citerne, d'une sortie de gaz, ou de vapeur, d'un raccord de tuyautage de cargaison ou d'un sectionnement de cargaison d'une citerne certifiée pour le transport de disulfure de carbone devraient être conformes aux prescriptions en matière de matériel électrique spécifiées pour le disulfure de carbone dans la colonne "i" du chapitre 17 du recueil IBC. En outre, aucune autre source de chaleur, telle que des tuyautages de vapeur d'eau présentant des températures superficielles supérieures à 80 °C, ne devrait être autorisée à l'intérieur de la zone spécifiée.

4.1.26 Il conviendrait de prévoir des moyens permettant de jauger le taux de remplissage de la citerne et d'échantillonner la cargaison sans ouvrir la citerne ni perturber l'isolement de protection par gaz inerte approprié sous pression positive.

4.1.27 Le produit ne devrait être transporté que conformément à un plan de manutention de la cargaison approuvé par l'Administration. Le plan de manutention de la cargaison devrait montrer l'ensemble du circuit de

tuyautage de la cargaison. Un exemplaire du plan approuvé de manutention de la cargaison devrait être conservé à bord du navire. Le certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac devrait porter une mention du plan approuvé de manutention de la cargaison. »

CHAPITRE V

Prescriptions applicables en matière d'exploitation

6. Le paragraphe 5.3.3 existant est remplacé par ce qui suit :

« 5.3.3 Les officiers devraient être entraînés aux mesures à prendre en cas de situation critique créée par des fuites, des déversements ou un incendie touchant la cargaison, conformément aux directives élaborées par l'Organisation*. Un nombre suffisant d'entre eux devraient en outre pouvoir dispenser les secours de première urgence adaptés aux cargaisons transportées. »

* Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU), qui donne des indications concernant le traitement des victimes en fonction des symptômes présentés, ainsi que concernant le matériel et les antidotes qui peuvent convenir au traitement, et aux dispositions pertinentes des parties A et B du code STCW. »